** Année 1954. — N° 76 C. R. Le numéro : 15 francs. Samedi 25 Décembre 1954 **

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

# DÉBATS PARLEMENTAIRES

## CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

**Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :**
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
*(Compte chèque postal :* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

## SESSION DE 1954 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 77e SEANCE

## Séance du Vendredi 24 Décembre 1954.

SOMMAIRE

**1.** — Procès-verbal (p. 2426).
M. Coudé du Foresto.

**2.** — Interversion de l'ordre du jour (p. 2426).

**3.** — Admission en franchise des produits d'outre-mer à régime préférentiel. — Adoption d'un projet de loi (p. 2426).

**4.** — Admission en franchise des produits d'outre-mer à régime non préférentiel. — Adoption d'un projet de loi (p. 2426).

**5.** — Cabotage des marchandises en Océanie. — Adoption d'un projet de loi (p. 2426).

**6.** — Réglementation douanière au Cameroun. — Adoption d'un projet de loi (p. 2427).

**7.** — Dépôt en douane des marchandises au Cameroun. — Adoption d'un projet de loi (p. 2427).

**8.** — Dépenses de la marine marchande pour 1955. — Discussion d'un projet de loi (p. 2427).

Discussion générale : MM. Courrière, rapporteur de la commission des finances; Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Denvers, rapporteur pour avis de la commission de la marine; Joseph Yvon, Romani, Yves Jaouen, Abel-Durand, président de la commission de la marine; Vourc'h, Mlle Mireille Dumont, MM. Lachèvre, Maurice Walker.

Renvoi de la suite de la discussion.

Présidence de M. Ernest Pezet.

**9.** — Interversion de l'ordre du jour (p. 2443).

**10.** — Fonds de développement de l'industrie cinématographique. — Adoption d'une proposition de loi (p. 2443).

**11.** — Crédits pour une tournée de la Comédie-Française en Union soviétique. — Adoption d'un projet de loi (p. 2444).

**12.** — Dépenses de la marine marchande pour 1955. — Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi (p. 2444).

Suite de la discussion générale : MM. Durand-Réville, Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Courrière, rapporteur de la commission des finances; Romani.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er :

Amendements de M. Denvers. — MM. Denvers, le rapporteur, Abel-Durand, président de la commission de la marine; le ministre, Franceschi, Pellenc, rapporteur général de la commission des finances. — Adoption.

MM. Denvers, rapporteur pour avis de la commission de la marine; le ministre, Symphor, Vourc'h.

Amendement de M. Denvers. — MM. Denvers, le ministre. — Retrait.

MM. Yves Jaouen, le ministre, le rapporteur pour avis, le rapporteur, Symphor.

Amendement de M. Joseph Yvon. — MM. Yves Jaouen, le président de la commission de la marine, le ministre, le rapporteur. — Retrait.

Amendement de M. Lachèvre. — MM. Lachèvre, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

MM. Vourc'h, le ministre

Adoption de l'article modifié.

Art. 2 :

MM. le rapporteur pour avis, Vourc'h, le ministre, le président de la commission de la marine, le rapporteur, le rapporteur général, Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.

Adoption de l'article modifié

Art. 3:

Amendement de M. Denvers. — MM. Denvers, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4:

Amendement de M. Denvers. — MM. Denvers, Abel-Durand, le rapporteur, Lachèvre, le secrétaire d'Etat. — Réservé.

Retrait de l'amendement.

Adoption de l'article.

Art. 5:

Amendement de M. Denvers. — M. le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement de M. Yves Jaouen. — MM. Yves Jaouen, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Art. 6:

MM. le rapporteur, le ministre, le rapporteur pour avis.

Adoption de l'article.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble du projet de loi.

MM. le président, le ministre.

13. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2461).

---

## PRESIDENCE DE Mme GILBERTE PIERRE-BROSSOLETTE, vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures.

— 1 —

### PROCES-VERBAL

**Mme le président.** Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

**M. Coudé du Foresto.** Je demande la parole.

**Mme le président.** La parole est à M. Coudé du Foresto.

**M. Coudé du Foresto.** Je tiens à élever une protestation solennelle contre les méthodes que nous sommes en train d'instaurer. Ce n'est pas parce que l'on a substitué le budget de la marine marchande à celui de l'aviation civile que je fais ces observations. Nous n'allons pas siéger lundi sous le prétexte que c'est le surlendemain de Noël, nous ne siégerons probablement pas vendredi parce que c'est la Saint-Sylvestre. Au moment où l'on vient d'inaugurer la navette, et d'étendre en quelque sorte les pouvoirs du Conseil de la République, je considère pour ma part que nous donnons un exemple fâcheux et que nous aurions dû faire un effort cette année pour voter les budgets en temps utile. Je sais bien que le Gouvernement n'y met pas non plus beaucoup d'empressement et qu'au fond il n'a pas l'air d'y tenir tellement, mais au moins, dans cette affaire, nous aurions dû dégager notre responsabilité. (*Vifs applaudissements.*)

**Mme le président.** Monsieur Coudé du Foresto, vos observations seront consignées au *Journal officiel*. Cependant, je vous fais remarquer que notre décision a été acquise hier par un vote régulier.

**M. Coudé du Foresto.** Je le sais, madame le président. Je le déplore néanmoins.

**Mme le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

### INTERVERSION DE L'ORDRE DU JOUR

**Mme le président.** En attendant l'arrivée de M. le ministre de la marine marchande, le Conseil voudra sans doute aborder la discussion des points 3 à 7 de son ordre du jour, qui ne doivent soulever aucune discussion. (*Assentiment.*)

— 3 —

### ADMISSION EN FRANCHISE DES PRODUITS D'OUTRE-MER A REGIME PREFERENTIEL

**Adoption d'un projet de loi.**

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à ratifier le décret du 25 mai 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie. (Nos 570 et 721, année 1954.)

Le rapport de M. Fousson, au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, a été distribué.

Personne ne demande la parole ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

**Mme le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Est ratifié le décret du 25 mai 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 4 —

### ADMISSION EN FRANCHISE DES PRODUITS D'OUTRE-MER A REGIME NON PREFERENTIEL

**Adoption d'un projet de loi.**

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à ratifier le décret du 21 avril 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime non préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements d'outre-mer et en Algérie. (Nos 571 et 722, année 1954.)

Le rapport de M. Fousson a été distribué.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

**Mme le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Est ratifié le décret du 21 avril 1950 fixant la liste des produits originaires des territoires français d'outre-mer du deuxième groupe à régime non préférentiel, admissibles en franchise des droits de douane à l'importation dans la métropole, dans les départements français d'outre-mer et en Algérie. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 5 —

### CABOTAGE DES MARCHANDISES EN OCEANIE

**Adoption d'un projet de loi.**

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à ratifier le décret du 1er mars 1950 approuvant une délibération prise le 22 novembre 1949 par l'Assemblée représentative des Etablissements français de l'Océanie demandant la modification du régime des déclarations de cabotage des marchandises. (Nos 572 et 723, année 1954.)

Le rapport de M. Fousson a été distribué.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

**Mme le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Est ratifié le décret du 1er mars 1950 approuvant la délibération du 22 novembre 1949 de l'Assemblée représentative des Etablissements français de l'Océanie, tendant à modifier le régime des déclarations de cabotage des marchandises. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 6 —

## REGLEMENTATION DOUANIERE AU CAMEROUN

### Adoption d'un projet de loi.

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à ratifier le décret du 31 mars 1952 approuvant une délibération prise le 30 novembre 1951 par le conseil d'administration du Cameroun, tendant à modifier l'article 122 du décret du 17 février 1921 portant réglementation douanière au Cameroun. (Nos 573 et 724, année 1954.)

Le rapport de M. Fousson a été distribué.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

**Mme le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Est ratifié le décret du 31 mars 1952 approuvant une délibération du 30 novembre 1951 du conseil d'administration du Cameroun tendant à modifier l'article 122 du décret du 17 février 1921 portant réglementation douanière dans ce territoire. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 7 —

## DEPOT EN DOUANE DES MARCHANDISES AU CAMEROUN

### Adoption d'un projet de loi.

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à ratifier le décret du 18 août 1952 approuvant une délibération prise le 26 mars 1952 par le conseil d'administration du Cameroun modifiant les dispositions du code des douanes en vigueur dans le territoire en ce qui concerne le dépôt en douane des marchandises. (Nos 574 et 725, année 1954.)

Le rapport de M. Fousson a été distribué.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

**Mme le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Est ratifié le décret du 18 août 1952 approuvant une délibération prise le 26 mars 1952 par le conseil d'administration du Cameroun modifiant les dispositions du code des douanes en vigueur dans le territoire en ce qui concerne le dépôt en douane des marchandises. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 8 —

## DEPENSES DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1955

### Discussion d'un projet de loi.

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (III. — Marine marchande). (Nos 709 et 720, année 1954.)

La parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

**M. Courrière,** *rapporteur de la commission des finances.* Madame le président, il m'apparaît que nous devrions attendre l'arrivée de M. le ministre des travaux publics pour ouvrir ce débat, car son absence ne permet pas à l'Assemblée de discuter utilement.

**Mme le président.** Je pense que le Conseil sera d'accord pour suspendre sa séance pendant quelques instants, en attendant l'arrivée de M. le ministre. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à neuf heures dix minutes, est reprise à neuf heures quinze minutes.*)

**Mme le président.** La séance est reprise.

Nous abordons la discussion du projet de loi relatif aux dépenses de la marine marchande.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Henri Ziegler, directeur du cabinet;

Charuel, conseiller technique;

Halle, conseiller technique;

Charvet, chargé de mission;

Roullier, directeur de l'administration générale et des gens de mer;

Ricaume, sous-directeur de l'administration générale;

Alloy, directeur des pêches maritimes;

Ravel, sous-directeur des pêches maritimes;

Avron, directeur de l'établissement national des invalides de la marine;

Mlle Dupont, sous-directeur de l'établissement national des invalides de la marine;

MM. Desforges, directeur des affaires économiques et du matériel naval;

Roquemont, ingénieur en chef du génie maritime;

Hallé, conseiller technique.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

**M. Courrière,** *rapporteur de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, au moment où s'ouvre le débat sur le budget de la marine marchande, je crois être l'interprète de l'unanimité du Conseil de la République en adressant un hommage ému aux victimes des dernières catastrophes qui, ces derniers temps, ont endeuillé les côtes françaises et en disant aux familles de toutes ces victimes toute la vigilante sollicitude de nos collègues du Parlement tout entier. (*M. le ministre des travaux publics, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*)

**M. Jacques Chaban-Delmas,** *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Le Gouvernement s'associe aux paroles prononcées par M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** La comparaison des crédits prévus pour la marine marchande en 1954 et 1955 donne les résultats suivants:

A l'article 1er, nous trouvons 16.332.554.000 francs pour 1954 et, pour 1955, 17.113.313.000 francs; à l'article 2, nous trouvons, en 1954, en crédits de payement, 35.153.999.000 francs et, en 1955, 28.837.500.000 francs; en crédits de programme, en 1954, 17.595 millions de francs et, en 1955, 20.760 millions de francs.

Donc pas de différence très sensible entre les deux budgets; il y a une diminution sérieuse des crédits de payement et une augmentation des crédits d'engagement et de programme qui n'est qu'apparente, ainsi que je l'indiquerai tout à l'heure.

Je voudrais dire ici brièvement quelle est la situation de la flotte française par rapport à ce qu'elle était en 1939. En ce qui concerne les navires de plus de 100 tonneaux, notre flotte marchande possédait 670 navires qui totalisaient 2.733.633 tonneaux. Cette flotte était tombée en 1945, après la guerre, à 215 navires pour un total de 876.124 tonneaux et, au mois d'octobre 1954, elle comptait 734 navires pour un total de 3.591.030 tonneaux.

Cet ensemble se répartit de la manière suivante: 92 navires à passagers totalisant 870.765 tonneaux, 116 pétroliers représentant 980.364 tonneaux et 526 cargos d'un total de 1.739.901 tonneaux.

En fait, la flotte marchande française est aujourd'hui au cinquième rang de la flotte mondiale car elle est incontestablement importante. Cependant il convient de remarquer — nous

l'avons déjà dit les années passées — que cette importance est quelque peu apparente étant donné l'âge et la qualité des navires qui la composent. Si l'armature même, le cœur de cette flotte est formé de 1.900.000 tonneaux qui ont été construits après 1945, il ne faut pas oublier que naviguent encore des navires — soit 700.000 tonneaux — construits pendant la guerre, dont 496.000 de liberty-ships et 200.000 de pétroliers T 2, sans compter une flotte ancienne — 300.000 tonneaux — qui a plus de vingt-cinq ans.

C'est dire qu'un effort considérable doit être fait pour rajeunir notre flotte et lui donner une qualité meilleure de nature à augmenter le potentiel de l'armement français.

Je crois inutile d'insister sur l'intérêt que présente la flotte marchande pour un pays comme le nôtre. D'une part, cette flotte marchande nous permet de maintenir les liaisons internationales et notre rayonnement à l'étranger. Elle permet de rendre plus étroits les contacts avec la France d'outre-mer. La France a incontestablement, par les trois mers qui la baignent, une vocation maritime certaine. La flotte marchande donne, d'autre part, du travail à nos chantiers et à nos marins.

Ensuite, la flotte marchande présente un intérêt économique certain. Elle nous permet, en effet, grâce aux devises qu'elle nous fait récupérer ou qu'elle nous empêche de perdre, d'équilibrer ou d'améliorer notre balance des comptes. C'est ainsi qu'en 1953 notre marine marchande nous a permis d'économiser 335 millions de dollars en monnaie de compte et de percevoir 95 millions de dollars, mais son insuffisance, parce qu'elle est encore insuffisante, a coûté à l'économie française 200 millions de dollars; raison supplémentaire pour essayer de développer notre flotte de commerce et de pêche. Déjà dans le passé un effort considérable a été fait en ce sens et nous connaissons les effets bienfaisants et certains de ce que l'on appelle la loi d'aide, la loi Defferre. Cette loi permet, vous le savez, de mettre le prix de la construction française au niveau des prix de la construction mondiale. Elle a donné des effets incontestables et nos chantiers travaillent à plein.

Mais, si ces résultats sont heureux, puisque nous avons sur cale 7 p. 100 de la construction mondiale, cela ne suffit pas pour satisfaire l'ensemble de l'armement français. En effet, quels que soient les avantages que l'on puisse donner en ce qui concerne les prix, encore faut-il, avant de passer commande d'un navire, avoir la certitude de pouvoir le payer. J'ai insisté les dernières années, dans mes rapports, sur la nécessité qu'il y avait pour le Gouvernement de prévoir, d'une manière sérieuse, un système de crédit maritime qui permettrait à l'ensemble de l'armement français d'en tirer avantage.

Si ce que l'on peut appeler les grosses affaires, celles qui représentent une grosse surface, peuvent obtenir du crédit, le moyen et petit armement ne peuvent pas se procurer les sommes qui leur seraient indispensables pour faire construire. Le gage que peut offrir l'hypothèque maritime n'est pas particulièrement apprécié des établissements prêteurs. Il faudrait organiser le crédit maritime mieux qu'il ne l'est actuellement, le doter de sommes importantes qui viendraient en aide au petit et moyen armement. Un effort sérieux a été fait, je le sais. On a augmenté, d'une part, le volume des sommes affectées au crédit maritime, du moins nous l'a-t-on dit, et, d'autre part, abaissé les taux d'intérêt, mais cela ne suffit pas. Je regrette infiniment que le décret abaissant le taux de l'intérêt n'ait pas maintenu ce qui avait été prévu au départ, à savoir la garantie de l'Etat pour les prêts qui pouvaient être consentis au petit et moyen armement.

Par conséquent, il faut développer le crédit afin d'accroître la construction, de permettre à nos chantiers de travailler, à nos armateurs de disposer des navires modernes indispensables. Il faudra aussi — ainsi que je l'ai indiqué les années passées et je n'y insisterai pas — essayer de trouver une aide sérieuse pour l'armement français en l'assimilant, pour le travail qu'il accomplit, aux industries exportatrices, par exemple.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je voulais vous dire du budget en général.

Je n'insisterai pas sur les diverses modifications que votre commission des finances a apportées aux propositions qui nous venaient de l'Assemblée nationale, ne voulant pas faire perdre de temps à nos collègues. Mon rapport indique les raisons pour lesquelles des abattements indicatifs ont été opérés. Je vous signale également, au nom de la commission des finances, que nous avons pris à notre compte l'ensemble des abattements indicatifs appliqués par l'Assemblée nationale et que nous avons fait nôtres les motifs de ces abattements.

Je voudrais très brièvement indiquer les deux ou trois points qui ont entraîné des décisions particulières de la commission des finances du Conseil de la République. Tout d'abord, vous trouvez des modifications aux chapitres 31-01 et 31-02. Il s'agit en réalité de la création du poste de secrétaire général de la marine marchande, point qui a entraîné à l'Assemblée nationale une discussion assez longue et des tractations complexes entre la commission des finances, la commission de la marine marchande et le Gouvernement.

Votre commission des finances n'a pas accepté la création de ce poste de secrétaire général. Il lui a paru assez insolite que l'on se soit aperçu de la nécessité de cette création de poste en cours de discussion budgétaire. Nous pensions, monsieur le ministre, que le rôle de vos services était, en cours d'année, de préparer un projet de budget et qu'une décision aussi importante que celle qui consiste à placer à la tête de la marine marchande un haut fonctionnaire ne venait pas brusquement à l'esprit, que l'on aurait pu la prévoir assez tôt pour que le fascicule budgétaire en porte la marque. Mais non! C'est au cours d'une discussion budgétaire, à la faveur d'une lettre rectificative, que vous avez demandé, monsieur le ministre, la création de ce poste nouveau.

Il n'est pas question pour nous de contester la nécessité de coordonner dans la marine marchande les diverses directions existantes. Je ne voudrais être blessant pour personne, surtout à votre égard, monsieur le ministre, mais il est apparu à la commission des finances qu'un secteur aussi important de l'économie de ce pays ne pouvait rester sans une direction politique. C'est précisément pourquoi nous avons eu quelque inquiétude à voir créer ce poste de secrétaire général qui, au fond, vient donner à un fonctionnaire le rôle qui aurait été dévolu au ministre ou au secrétaire d'Etat.

En effet, nous savons par expérience que l'existence d'un tel haut fonctionnaire n'est pas particulièremen favorable à la création d'un secrétariat d'Etat ou d'un ministère. Les parlementaires n'ont pas toujours à se féliciter de leurs rapports avec de tels hauts fonctionnaires, qui ne veulent être que des techniciens et ne peuvent en aucune manière suppléer le ministre dans les rapports que ce dernier doit avoir avec les assemblées devant lesquelles il est responsable. Lorsque nous nous adressons à eux — j'en appelle à mon collègue M. Pellenc, président de la commission de contrôle des industries nationalisées...

**M. Pellenc,** *rapporteur général.* C'est tout à fait exact.

**M. le rapporteur.** ... on se heurte à un mur fermé, on n'obtient pas de renseignements sous des prétextes quelconques qui vont du secret professionnel à l'intérêt politique qu'il peut y avoir à ne pas dévoiler certaines positions du ministre.

De plus, nous ne savons pas exactement si celui qui devrait ainsi coordonner les efforts des divers directeurs de la marine marchande doit porter le titre de secrétaire général et, en tout cas, c'est une espèce de fonction un peu en dehors du cabinet du ministre. Ce qui est inquiétant c'est que, si vous avez un secrétaire général de la marine marchande — comme dans tel autre ministère — qui n'aurait pas exactement, monsieur le ministre, vos sentiments et vos points de vue politiques ou techniques, que va-t-il se passer ? Vous allez mettre sans doute ce secrétaire général dans un bureau. Il aura beaucoup de postes téléphoniques, mais il ne fera rien, parce qu'il est impensable que le secrétaire général d'un grand ministère puisse aller à l'encontre des conceptions et des vues du ministre. Vous aurez ainsi créé un poste qui sera inutile, qui sera quelquefois encombrant et lorsque, finalement, vous vous rendrez compte qu'il n'est pas possible de continuer à cohabiter avec quelqu'un dont vous ne partagez pas les conceptions principales, vous arriverez à le faire nommer conseiller d'Etat ou conseiller à la Cour des comptes, pour mettre à sa place un nouveau fonctionnaire qui, avec un nouveau ministre, subira exactement le même sort.

Voilà, monsieur le ministre, les raisons pour lesquelles nous nous sommes opposés à la création du poste de secrétaire général. Je le répète, nous n'avons ni contre votre secrétaire général, ni contre vous-même, une prévention, mais la commission des finances n'a pas cru devoir accepter les crédits que vous nous proposez.

En ce qui concerne les compagnies de navigation qui sont subventionnées — je veux parler des Messageries maritimes et de la Compagnie générale transatlantique — votre commission des finances a opéré un abattement de 100 millions, suivant en cela l'exemple de la commission des finances de l'Assemblée nationale, non pas que nous nous opposions à l'exécution des diverses conventions et avenants passés par l'Etat avec ces compagnies, mais parce que, tenant compte de la situation des compagnies subventionnées, la somme prévue au budget paraît bien supérieure à celle qui sera nécessaire pour honorer les engagements découlant des conventions ou des avenants.

Il apparaît que la compagnie des Messageries maritimes ne pourra pas toucher, cette année, l'intégralité de la subvention maximum prévue et bien que la Compagnie générale transat-

lantique ait vu son déficit accru et sera justiciable sans doute d'une subvention supérieure au maximum actuellement prévu, il est apparu à votre commission que le crédit était trop élevé et justifiait amplement l'abattement de 100 millions qu'elle vous propose.

Nous avons fait également, monsieur le ministre, un abattement indicatif au chapitre 45-02 relatif au cabotage. Votre commission des finances a pris acte de l'effort accompli par le Gouvernement en ce qui concerne le cabotage et du crédit qui a été inscrit à ce chapitre. L'an dernier, le représentant de la commission des finances à cette tribune, ainsi que divers orateurs, s'étaient émus de la situation dramatique dans laquelle se trouve le cabotage dans ce pays. Je renouvelle ici l'appel que nous faisions l'an dernier en sa faveur. Si vous ne l'aidez pas, le cabotage est mort dans notre pays et je ne pense pas que les crédits que vous avez prévus soient suffisants pour lui donner une vie certaine.

Il faut l'aider d'une autre manière, d'abord en lui permettant de reconstituer sa flotte par le crédit dont je parlais tout à l'heure, ensuite en n'enfreignant pas les lois les plus élémentaires auxquelles les gouvernements doivent s'astreindre et qu'ils doivent appliquer. Il y a en France, actuellement, très peu de caboteurs et ceux qui existent se rendent compte avec stupéfaction que le travail que l'Etat pourrait leur donner est confié à des caboteurs hollandais, plus particulièrement. Nous avons eu, monsieur le ministre, à ce sujet, une très nombreuse correspondance.

Je n'ai pas besoin de rappeler longuement ici que le décret du 30 octobre 1935 fait obligation à l'Etat et à tous les organismes subventionnés ou contrôlés par l'Etat de réserver aux caboteurs français le fret qu'ils ont à faire transporter. Or, il se trouve que l'Etat comme les divers organismes subventionnés s'adressent à l'extérieur pour ce cabotage. Je vous rappellerai que l'O. N. I. C. et les usines Renault n'y manquent jamais, que l'armée de l'air elle-même s'adresse à des caboteurs hollandais. J'estime que cela ne peut pas durer. J'ai pensé qu'après avoir signalé, à diverses reprises, cet état de choses, on y porterait remède. Il n'en est rien, c'est la raison pour laquelle du haut de cette tribune je crois devoir protester contre le fait qu'une règle n'est pas respectée par le Gouvernement.

En ce qui concerne le chapitre 63-00, concernant la construction d'un paquebot destiné à l'Atlantique Nord, votre commission des finances s'est félicitée de voir qu'un crédit plus important que celui qui avait été inscrit l'an dernier figurait au budget de cette année. Nous sommes tous d'accord ici, aussi bien à la commission des finances qu'à la commission de la marine et des pêches, pour que soit réalisée le plus rapidement possible la construction d'un paquebot destiné à l'Atlantique Nord. Je n'ai pas besoin d'insister pour indiquer quelles sont les raisons qui militent en faveur de cette construction. Je laisse d'ailleurs le soin au représentant de la commission de la marine et des pêches d'en parler avec plus de précision et de compétence que je ne pourrais le faire moi-même.

Si nous sommes satisfaits en apparence de ce crédit de 4 milliards que vous avez inscrit en programme à la suite d'une lettre rectificative, je voudrais, monsieur le ministre, que vous me disiez d'une manière certaine et sérieuse si vous croyez vraiment que ce crédit correspond à quelque chose de réel. Vous auriez pu inscrire 10 milliards ou seulement 2, à mon sens, c'eût été exactement comme si vous n'aviez rien mis du tout! Monsieur le ministre, vous ne pouvez passer aucun marché pour le paquebot. Tout le monde sait qu'il coûtera entre 25 et 30 milliards, alors que vous avez un crédit d'engagement de 4 milliards. Aucun fonctionnaire contrôleur des finances n'autoriserait la signature d'engagements quelconques avec une société de construction pour un paquebot coûtant 25 ou 30 milliards, alors que vous n'avez que 4 milliards à votre disposition. C'est l'intégralité du crédit qu'il faudrait inscrire au budget pour faire quelque chose d'utile cette année. Si nous nous félicitons de voir figurer ce crédit de 4 milliards dans votre budget, c'est une satisfaction toute psychologique. C'est peut-être un geste qui honore le Gouvernement et qui fera plaisir à nos populations; mais je suis convaincu que, dans la réalité, il ne se traduira par aucun résultat pratique en ce qui concerne la construction de ce navire. Rien ne sera fait tant que vous n'aurez pas inscrit en programmes les sommes indispensables pour passer les marchés.

Puisque nous parlons de la construction du paquebot réservé à l'Atlantique Nord, je vous indiquerai que la commission des finances a apporté au texte qui nous venait de l'Assemblée nationale une modification sensible. En effet, en ce qui concerne les crédits de programme et de payement affectés à la construction navale, elle a prévu une ventilation différente pour permettre la construction d'un paquebot destiné à la ligne de Corse.

Il y a plusieurs années déjà que l'on promet aux originaires de Corse la construction d'un tel navire. Le *Ville d'Ajaccio* a plus de vingt-six ans; il est absolument indispensable de le remplacer. Nous pensions trouver dans les crédits qui nous sont proposés cette année les sommes nécessaires pour la construction d'un nouveau navire. Elles n'y figurent pas. C'est pourquoi, à la demande de notre collègue M. Romani et en accord, d'ailleurs, avec la commission de la marine marchande, votre commission des finances a fait une ventilation particulière des crédits du chapitre concernant les constructions navales, précisément pour permettre, le plus rapidement possible, la construction d'un paquebot affecté à la ligne de Corse.

Tels sont, mesdames, messieurs, les renseignements que votre commission des finances m'a chargé d'apporter à cette tribune, votre commission des finances, sous le bénéfice des observations que je viens de présenter, vous demande d'adopter le projet qui vous est soumis. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la marine.

**M. Denvers,** *rapporteur pour avis de la commission de la marine et des pêches.* Monsieur le ministre, combien, en nous adressant ès qualités à votre personne dans un débat sur le budget de la marine marchande, nous aurions voulu ne pas avoir à dire: M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme!

La marine marchande française qui, dans et pour l'économie générale du pays joue le rôle important que chacun sait, les flottes de commerce et de pêche, les industries et toutes autres activités qui en découlent, ou qui autour d'elles gravitent et se développent, sont pour la France et tous ses territoires des sources certaines de richesses et constituent des facteurs indiscutables d'une vie nationale prospère.

Cela étant — et, sur ce point, la commission de la marine et des pêches est intéressée au premier chef — pourquoi alors ne plus confier comme dans le passé les responsabilités techniques, administratives, sociales et politiques, si différenciées et si multiples, mais aussi si fécondes, à un seul et même homme, saisissable, indépendamment de toute autre charge et fonction ?

Loin de nous, monsieur le ministre, cette pensée d'être tenté de croire ou de faire croire qu'en ce qui vous concerne personnellement vous n'entendez vous intéresser aux choses et aux hommes de la mer, aux activités de nos flottes que très accessoirement. Seulement vous ne refuserez pas à la commission de la marine et des pêches du Conseil de la République de ne pas être du tout satisfaite de cette espèce de mesure de relégation prise à l'encontre d'un secteur primordial des activités économiques du pays. Vous ne l'empêcherez pas de dire, après le rapporteur de la commission des finances, qu'elle désire sans plus tarder voir se rétablir un ministère ou un secrétariat d'Etat chargé tout spécialement des destinées de la marine marchande.

Ne soyez donc pas étonné que nous soyons assez disposés à donner notre accord au refus opposé par la commission des finances de notre Assemblée au maintien dans le budget des crédits nécessaires au fonctionnement du secrétariat général. Le 3 de la place Fontenoy nous donne, pour l'heure et dans les circonstances actuelles, l'impression d'être une maison sans âme, sans ressort, sans vie presque. Nous apprécions donc toute l'utilité du rôle et de la mission qu'un homme aurait à jouer à la tête d'un département important mais il est nécessaire que cet homme soit quelqu'un plus essentiellement et plus directement responsable devant le Parlement.

Nous ne sommes pas des adversaires décidés de l'œuvre catalysante que vous souhaitez voir s'instaurer dans l'administration de la marine marchande. Il est sans doute urgent d'obtenir, dans un domaine où tout se touche et où tout se complète, une direction unique qui dirige, bien sûr, mais qui aussi coordonne, stimule et préconise avec toutes les responsabilités que cette charge comporte. Mais le fait, pour vous, de venir demander ce moyen de tirer de vos services le maximum de rendement à un Parlement qui s'obstine à vouloir, lui, obtenir le rétablissement d'un ministère ou d'un secrétariat d'Etat, nous fait craindre que longtemps encore nous aurons à nous contenter de la situation acquise. Votre insistance à vouloir des crédits qui permettent le fonctionnement d'un secrétariat général ne semble pas être de circonstance et vient au mauvais moment.

Monsieur le ministre, nous donnerez-vous les raisons majeures qui militent présentement en faveur du rétablissement du poste de secrétaire général ? Allez-vous nous démontrer d'une manière péremptoire que les fonctions que vous lui confierez sont pour vous et dans l'intérêt supérieur de la marine marchande d'une absolue nécessité ? D'autre part, nous donnerez-

vous l'assurance que rien, dans cette manière de régler pour l'heure le problème, ne saurait empêcher le Parlement d'exercer sa mission qui est, sur ce point, de contrôler et que celui-ci ne se heurterait à aucun rideau entre lui et le membre du Gouvernement responsable ?

Cela étant dit, mesdames, messieurs, voyons comment, pour ce qui nous concerne, nous avons compris les données et l'économie de ce projet de budget.

Une première constatation s'impose : sans les quelques violences de l'Assemblée nationale et sans — soyons justes — votre compréhension, monsieur le ministre, et aussi le bon vouloir de M. le secrétaire d'Etat aux finances, notre collègue M. Gilbert-Jules, ce budget aurait ressemblé un peu trop comme un frère à celui des années passées, budget que nous avons chaque fois dénoncé comme insuffisant et inadapté. Il aurait été comme précédemment un budget sans histoire, mais hélas ! sans initiative, sans hardiesse, sans élan et, par conséquent, sans espoir.

Bien sûr, me direz-vous, cela n'a pas pourtant empêché le tonnage de nos flottes de se reconstituer et de devenir plus important que celui d'avant 1940. C'est vrai, mais au prix d'un effort considérable et de concours très heureusement venus de toutes parts, avec un personnel à tous les échelons méritant, tout entier acquis au redressement rapide d'une situation difficile, bouleversée.

Le moment est maintenant venu de traduire dans le budget non pas l'aventure, mais les intentions formelles d'une adaptation de notre marine aux besoins d'un trafic national et international qui ne peut souffrir ni atermoiements, ni stagnation.

L'administration de la marine marchande, monsieur le ministre, a raison de veiller au meilleur renom de la maison et nous ne pouvons que l'en féliciter. Elle entend certes garder intactes les règles de la sagesse et du bon sens qui président à toutes ses activités comme à toutes ses interventions ; mais cette particularité du caractère de cette administration semble la pousser un peu trop loin à s'abstenir d'insister pour obtenir les crédits dont elle a besoin pour donner aux différents services un pouvoir et une activité plus grands.

Tout effort d'investissement consenti à propos de tout ce qui est du domaine de la marine marchande c'est, du même coup, pour notre pays, la certitude d'une meilleure santé de notre balance des comptes.

Nos flottes, en tonnage aujourd'hui plus importantes de 800.000 tonneaux qu'avant guerre, sont loin d'offrir toutes les caractéristiques d'une flotte moderne susceptible de répondre à toutes les exigences et à tous les besoins du trafic.

C'est le rapporteur de la commission des finances, notre collègue M. Courrière, qui déclare que si 1.900.000 tonneaux ont bien été construits depuis 1945, il n'en reste pas moins qu'il nous faut envisager au plus tôt le remplacement de 700.000 tonneaux de constructions faites en série pendant la guerre, et le renouvellement de 300.000 tonneaux encore en service, mais représentés par des navires âgés de vingt-cinq ans ou plus.

La structure à donner à notre flotte n'est plus et ne peut plus être de même caractère que celle d'avant 1939. Le tonnage des paquebots est allé en diminuant alors que celui des cargos a augmenté, dit le rapporteur de la commission des finances, de 558.000 tonneaux et celui des pétroliers de 545.000 tonneaux.

Des statistiques particulièrement intéressantes quant au nombre et au tonnage des paquebots, cargos et pétroliers sont relevées dans les rapports si documentés de M. Mazier à l'Assemblée nationale et de M. Courrière au Conseil de la République. Il n'empêche, et c'est bien l'avis de la commission de la marine, qu'un effort reste à accomplir dans le sens de la constitution d'une flotte capable de mieux soutenir la concurrence sur le marché international des frets, d'où la nécessité évidente de tout mettre en œuvre pour donner à nos chantiers navals leur plein essor. La loi Defferre d'aide à la construction navale qui a ou aura bientôt, dans la réalité des faits, pour corollaire, l'aide à l'armement, à tous les armements, depuis mai, je crois, devrait pouvoir s'assortir de larges crédits à la condition, toutefois, que nos chantiers navals n'oublient jamais qu'ils ont le devoir de persévérer dans la recherche de la rationalisation de leurs moyens de production, dans la recherche d'une organisation, dans le travail toujours amélioré, dans la recherche de l'efficacité, autrement dit, dans la recherche d'un travail à meilleur prix, un prix accessible non pas seulement aux armements français mais à ceux aussi de l'étranger sans qu'il puisse être question pour eux de pouvoir se dérober à l'application des dispositions de l'article 4 de la loi d'aide de mai 1951 qui concerne notamment les prélèvements à opérer en cas de superbénéfices.

Monsieur le ministre, dans quelle mesure ces dispositions de l'article 4 ont-elles été mises en application en ce qui les concerne ?

Nous relevons avec satisfaction dans le rapport de M. Courrière que les carnets de commandes de nos chantiers de construction navale sont assez bien garnis et que, pour 1955, ils pourront très heureusement utiliser à plein leur capacité de production évaluée à 300.000 tonneaux.

Pour les années à venir, c'est dès lors qu'il importe de trouver d'autre part, chez l'armateur français comme chez l'armateur étranger, des commandes suffisantes pour ne pas laisser s'étioler une industrie qui n'occupe pas moins de 45.000 ouvriers et cadres.

L'armement français est-il seulement en état de passer commande et de songer ainsi à préparer pour nos flottes un avenir solide ? Se pose donc pour lui le problème du crédit, du crédit à bon marché. Sur ce point, vous aurez tout à l'heure, mesdames, messieurs, l'occasion d'entendre le président de votre commission, M. Abel-Durand, dans ses explications et ses remarques qui seront celles d'un homme particulièrement éclairé sur le problème.

N'oublions jamais que dans les circonstances actuelles et dans ses insuffisances, le pavillon français sur mer ne peut transporter un peu plus de 20 p. 100 des produits et marchandises diverses importées ou exportées.

Tout cela étant, il en coûte encore à la France, dit le rapporteur de la commission des finances, 200 millions de dollars environ chaque année. Alors, n'hésitons pas à prendre toutes les mesures qu'il faut pour assurer totalement la prospérité d'une industrie, celle des transports maritimes, qui se doit de rester classée parmi les premières de notre pays.

Nous voulons maintenant, monsieur le ministre, sur certaines dispositions de ce budget, vous faire part de nos observations et vous demander les explications jugées nécessaires par votre commission de la marine et des pêches.

A propos des chapitres se rapportant aux divers personnels, nous demandions l'an dernier à votre prédécesseur quelles étaient ses intentions au regard d'un aménagement statutaire nécessaire, définissant les tâches des personnels de votre ministère.

Nous ne sommes pas, sur ce point, totalement renseignés et nous aimerions avoir votre réponse. Une fois encore, parce que la cause est juste, nous vous demandons pour les gardes-pêche, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, de prendre acte des légitimes revendications dont ils vous ont saisis et auxquelles il est indispensable de donner rapidement satisfaction. La revalorisation indiciaire qu'ils réclament, nous croyons savoir que vous êtes sur le point de la leur faire obtenir. Il faut la leur donner d'urgence.

Parlant de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes, nous vous dirons comme l'an dernier, et comme les années précédentes déjà, qu'il importe de les doter de moyens suffisants. Nous pensons que l'implantation et le caractère de nos écoles, leur organisation, le nombre et la situation matérielle des professeurs et instituteurs, doivent être autant de sujets auxquels vous vous devez d'apporter les soins les plus attentifs. Est-il rationnel de faire fonctionner des centres d'apprentissage maritime, voire des écoles de navigation avec un effectif par trop réduit ? Nous ne le pensons pas. A cet égard, nous croyons devoir vous demander d'examiner avec soin le caractère de rentabilité dont ils doivent être essentiellement marqués.

Chaque année, le nombre des candidats, tant vers les écoles de la marine marchande que vers les écoles d'apprentissage maritime, va en augmentant. Craignons alors que, pour ce qui concerne notamment les centres d'apprentissage maritime, il ne puisse être donné suite aux demandes d'embarquement formulées par nos jeunes gens.

Ne conviendrait-il pas d'avoir, et cela plus précisément parce que la gestion de ces écoles est confiée à une association privée, une représentation parlementaire au sein du conseil supérieur de l'apprentissage maritime ? La préparation professionnelle de nos futurs marins est d'importance. A cet égard, il y a lieu de persévérer.

Quelques remarques maintenant sur les moyens ouverts, dans le budget, au titre des pêches maritimes. Dans son rapport, M. Courrière situe les résultats obtenus en 1954 pour les diverses catégories de poissons par les marins pêcheurs français, résultats sensiblement de même importance que ceux de l'an dernier, mais tout cela au prix de quels efforts et de quelles difficultés !

Sous le coup d'une émotion qui nous étreint encore au souvenir de ceux qui, ces jours derniers, sur l'océan démonté, déchaîné, partis de Bretagne, laissant là, dans une attente vaine, leurs épouses, leurs enfants, leurs parents, ont été ravis à la vie, à cette vie pour laquelle, eux et leurs camarades, courent chaque jour les pires risques, nous ne pouvons que

vous demander, monsieur le ministre, d'être constamment attentif aux besoins de notre armement à la pêche, de nos equipages et de nos industries des pêches maritimes.

Pour le développement de tous ces besoins, nous pensons que, dans ce budget, l'effort n'est pas suffisant. Toutefois, nous nous réjouissons de ce que, au titre du Crédit maritime mutuel, vous ayez accepté, à la demande de l'Assemblée nationale, demande que nous faisons nôtre, de faire mettre à la disposition des patrons pêcheurs, des petits armateurs à la pêche, qui n'ont pas personnellement les moyens financiers pour se donner les outils de travail dont ils ont besoin, des crédits plus substantiels que ceux consentis jusqu'ici. Un milliard de francs, paraît-il, au lieu de 320 millions l'an dernier, serait la dotation réservée au Crédit maritime mutuel. Nous en prenons acte avec grande satisfaction, de même que nous relevons avec plaisir qu'il est bien dans vos intentions — et les crédits le prouvent — de donner à notre Office scientifique des pêches, avec son *Théodore-Tissier*, les moyens qui lui sont nécessaires pour jouer pleinement et efficacement le rôle essentiel pour lequel il a été créé et cela dans l'intérêt évident des pêcheurs et des industries annexées à la pêche.

Nous vous demandons encore, bien que nous ayons à prendre toutes mesures utiles pour lutter contre l'appauvrissement certain des fonds de pêche, d'appliquer avec mesure, souplesse et humanité les dispositions qui résultent de la convention de Londres.

Cette convention de Londres, insuffisamment débattue parce qu'insuffisamment préparée à l'époque, en 1949, par la délégation française...

**M. Vourc'h.** Très bien!

**M. le rapporteur pour avis.** ... laquelle n'a pas assez tenu compte des doléances et des remarques très pertinentes formulées par les gens de la profession, par les marins pêcheurs eux-mêmes, par ceux qui, notamment, pratiquent dans le cadre de l'artisanat, appelle de notre part quelques réserves.

**M. Vourc'h.** Très bien!

**M. le rapporteur pour avis.** Nous vous suggérons d'accepter d'envisager sur le sujet la possibilité d'un nouvel entretien international.

N'oublions pas que, en matière de pêche maritime, si la science a ses raisons, si l'économie a aussi les siennes, le social ne doit pas pour autant être totalement — j'allais dire délibérément, en me rappelant certaines déclarations de savants plus spécialement attachés aux choses de la mer et à leurs ressources de toute nature — le social, dis-je, ne doit pas pour autant être écarté. Au contraire!

Si la dépopulation de nos fonds côtiers qui est assurément une réalité est une chose sérieuse, la vie de nos milliers et milliers de familles de pêcheurs côtiers en est une autre tout aussi préoccupante. Alors, acceptons dans ce domaine d'être prudent et surtout d'être pratique.

Reste aussi à régler nécessairement le problème du régime fiscal des marins et artisans pêcheurs. Il est complexe, malaisé à saisir, difficile à comprendre, voire par conséquent, à résoudre. Cependant il demande à être résolu au plus tôt. Une solution doit lui être donnée sans tarder. A quel régime fiscal conviendrait-il de soumettre les marins pêcheurs du cadre artisanal. Faut-il leur appliquer un régime fiscal spécial ? Nous le croyons.

Je vous demande, monsieur le ministre et ce faisant, je m'adresse bien sûr et peut-être davantage, à votre collègue des finances de vous reporter à l'exposé des motifs d'une proposition de loi que j'ai eu l'honneur, il y a déjà plus de trois ans, de déposer sur le bureau de l'Assemblée nationale. Peut-être y trouverez-vous les éléments d'une première solution au problème qui inquiète tant nos marins pêcheurs rémunérés à la part.

Notre collègue M. Yvon et moi-même, en accord avec la commission de la marine, avons fait procéder, l'an dernier, à une première retouche au système fiscal applicable aux pêcheurs. Ce n'est pas suffisant, loin s'en faut. Des difficultés sur ce point ont d'ailleurs surgi et mettent, pour l'heure, les patrons pêcheurs en opposition avec le fisc.

Dans un instant, au moment de la discussion des articles, j'aurai l'occasion de vous soumettre nos remarques et nos observations sur l'état présent du marché du poisson, sur les importations et les licences ainsi que sur le régime en vigueur en matière de pêche de la morue fraîche et la commercialisation qui en résulte.

Quelques mots encore pour attirer votre attention, monsieur le ministre, sur les problèmes et les crédits sociaux. Vous conviendrez avec nous qu'il peut dans ce domaine être fait davantage. Il convient d'abord de permettre aux œuvres et services à caractère social d'avoir les moyens utiles pour jouer efficacement le rôle de solidarité et d'entraide qui leur est dévolu. Sur le plan des secours, des allocations et des pensions dispensés par l'établissement national des invalides au titre des textes en vigueur, et notamment des dispositions de la loi du 22 septembre 1948; il est indispensable que vous vous efforciez, monsieur le ministre, de faire aboutir l'essentiel des suggestions formulées par la commission supérieure de l'établissement national des invalides qui, d'ailleurs, ne font que reprendre en grande partie les dispositions de la proposition de loi de M. Schmitt et rapportée à l'Assemblée nationale par notre collègue M. Michaud.

Nous vous proposons de revenir sur ce sujet tout à l'heure lorsque le chapitre 47-31 viendra en discussion pour vous proposer notamment d'accepter de faire déposer pour le 1er avril 1955 un projet de loi qui, avec les crédits que nous entendons vous permettre de récupérer sur ce budget et avec ceux que M. le ministre des finances doit accepter de vous donner, doit réparer quelques injustices criantes en matière de pensions et doit faciliter le nécessaire aménagement du régime des retraites et des allocations. Nous pensons notamment aux anciens combattants des deux guerres, aux veuves et aux catégories de marins les plus défavorisées, aux malades, aux exclus du bénéfice des dispositions de la loi de 1930 instituant la retraite proportionnelle.

D'autres sujets maintenant tel celui qui est très important de la construction du nouveau paquebot sur la ligne de l'Atlantique nord, nos relations par mer avec la Corse, du cabotage et de l'aide qui lui est consentie, sont autant de questions sur lesquelles nous vous demandons d'apporter toute votre attention.

Je voudrais aussi appeler votre sollicitude sur la question du chômage. Excusez-moi mes chers collègues de devoir ainsi allonger quelque peu le débat. Ce problème a été évoqué à l'Assemblée nationale lors de la discussion du budget. Cette évocation a été motivée par les difficultés d'embarquement dont souffrent actuellement bon nombre de marins et par le fait que ces marins en attente d'embarquement ne sont pas en état d'être secourus.

Si le recrutement jusqu'à l'âge de 20 ans est heureusement organisé par les privilèges donnés aux élèves sortant de nos écoles d'apprentissage maritime, pour le reste, il semble que le régime de liberté accordé à partir de cet âge constitue une des causes du chômage dont souffre la marine marchande.

Les effectifs de nos écoles, calculés en fonction des besoins théoriques, sont obligatoirement faussés dès lors que les marins sortis de ces écoles, après un âge déterminé, ne sont plus soumis à aucun contrôle direct. Le problème de l'embauche revêtirait un caractère beaucoup moins grave si, évidemment, les marins de commerce non stabilisés pouvaient, d'une manière générale, comme les travailleurs des entreprises à terre, bénéficier automatiquement des secours de chômage. Cette garantie est exclue pour un grand nombre d'entre eux. Quelles mesures est-il possible de prendre ?

D'abord essayer de régler le problème du recrutement et de l'embauchage; d'autre part, peut-être, envisager la possibilité d'appliquer les dispositions du décret du 12 mars 1951, qui autorise la création pour une profession donnée d'une caisse d'assurance chômage moyennant des conditions de financement déterminées et à fixer. Monsieur le ministre, avec nous, vous avez le devoir de vous soucier de ne pas laisser se tarir nos pépinières les plus pures et les plus sûres, que nous trouvons au sein de nos populations côtières; faute de quoi, la marine marchande ne connaîtra plus d'âme.

Monsieur le ministre, nos observations, vous le pensez bien, pourraient se continuer, se multiplier. Nous croyons en avoir dit assez sur l'ensemble de ce budget et tout au moins sur l'essentiel en laissant à nos collègues de cette assemblée, et en particulier à quelques-uns des membres de votre commission, le soin de les développer éventuellement ou d'en traduire d'autres.

Nous vous demandons d'être attentifs à leurs interventions et surtout de vous efforcer toujours d'en tenir le plus grand compte, comme aussi — et c'est le cas lorsqu'ils sont chargés de certaines missions et de certaines enquêtes — de ne jamais les laisser sans réponse sous une forme ou sous une autre.

Mes chers collègues, sous le bénéfice de ces remarques et avec la conviction qu'en vous y invitant nous aurons une fois de plus, dans cette assemblée, largement contribué à la prospérité d'une industrie qui, sur toutes les mers, au milieu de tous les pavillons, participe étroitement et sans contestation possible à la prospérité propre de la France et de toute l'Union

française. Dans ces conditions, nous vous demandons de donner votre accord au projet de loi qui vous est soumis. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Yvon.

**M. Joseph Yvon.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, tel qu'il fut déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale, le budget de la marine marchande ressemblait étrangement à son prédécesseur. Il nous apparaissait comme un simple budget de fonctionnement, comportant essentiellement des dépenses de services, sans que l'on y sente une relance de notre politique maritime, sans que rien ne permette d'y déceler un désir de renouveau.

Sur le plan de la marine de commerce et des transports, aucune mesure ne semblait devoir être prise pour une amélioration de nos conditions d'exploitation. Nul souci du prestige de notre pavillon.

Sur le plan des pêches maritimes, même situation. La mise en œuvre des moyens qui s'imposent pour le développement de nos armements à la pêche, pour la modernisation de nos flottilles et le maintien des activités qui en découlent n'apparaissait nullement parmi les préoccupations essentielles de ce département ministériel.

Sur le plan social: pensions de retraite, enseignement et apprentissage maritime, constatation identique. Nous restons toujours dans l'expectative, attendant que les observations faites au cours des années précédentes puissent être prises en considération et figurer enfin dans les projets soumis à notre examen.

Les discussions devant l'Assemblée nationale ont eu — il faut le reconnaître — un heureux résultat puisqu'aussi bien il nous est possible de considérer aujourd'hui que trois lettres rectificatives sont venues apporter une amélioration sensible au texte primitif.

L'inscription d'un crédit supplémentaire de 4 milliards au chapitre 63-00, concernant l'aide à la construction navale, nous permet d'escompter désormais la réalisation du paquebot de l'Atlantique-Nord, encore qu'il ait été prétendu que l'inscription de ce crédit prévisionnel ne répondait qu'au seul souci de calmer l'opinion légitimement émue d'une remise à plus tard de l'exécution d'un projet si ardemment attendu.

Sur ce point, vous voudrez bien, monsieur le ministre, nous rassurer et nous donner tous apaisements.

En ce qui concerne l'établissement national des Invalides, vous avez aussi augmenté la subvention de 80 millions, ceci en modification des dispositions de l'article 81 de la loi du 12 avril 1941, comme si cette modification était la plus urgente parmi celles qui s'imposaient.

Il en est d'autres, notamment la modification de l'article 12, et enfin celle qui tend à régler la situation des veuves dont les maris sont décédés avant 1930, qui s'imposaient, certes, bien avant cette modification de l'article 8.

En troisième lieu se trouve rétabli le crédit de 10 millions destiné à la propagande en faveur de la consommation du poisson et que le Gouvernement avait cru devoir supprimer sans raison apparente.

Enfin, et j'attache pour ma part beaucoup de prix à cette promesse, des crédits, jusqu'à concurrence d'un milliard, sont, pour l'année qui vient, affectés au Crédit mutuel maritime, institution dont l'importance est considérable et qui est appelée à jouer un rôle primordial dans le renouvellement de notre flotte de pêche. Mais il s'agit d'une promesse qui ne pourra se concrétiser que lors du vote des investissements économiques et sociaux. Puisse-t-elle se réaliser, et, comme je vous fais confiance, monsieur le ministre, puissiez-vous ne pas rencontrer d'obstacle sur votre route!

Ainsi donc, le texte actuellement soumis à l'examen du Conseil de la République se trouve nettement amélioré après son passage entre les mains de nos collègues de l'Assemblée nationale. Mais est-il encore suffisant ? Ce budget sur lequel nous avons à nous prononcer comporte-t-il les moyens de mise en œuvre d'une politique de la marine marchande et des pêches maritimes qu'un pays comme la France devrait avoir, pour son prestige, certes, mais encore pour ce qui constitue ses intérêts vitaux ?

L'industrie et le commerce maritimes ne sont-ils pas parmi les facteurs primordiaux qui concourent au ravitaillement du pays indispensable à la vie nationale, aux échanges internationaux de l'industrie, au maintien des liens économiques essentiels entre la métropole et les territoires d'outre-mer ? D'où la nécessité où se trouvent les pays maritimes de reconstituer et de moderniser leurs flottes qui, aujourd'hui, se composent, pour une large part, de navires construits en grande série pendant la guerre et d'unités démodées.

Les relations maritimes internationales sont une nécessité et la plus sûre garantie des meilleures conditions d'existence pour tous. Réjouissons-nous donc de la décision prise de la mise en chantier prochaine du paquebot de l'Atlantique-Nord. Sur cette ligne, le trafic des passagers est particulièrement intense. La course au tonnage a pour principal raison la nécessité d'augmenter la capacité en passagers et d'accroître leur confort. Or, les possibilités nouvelles de la technique permettent, aujourd'hui, de concevoir le paquebot qui correspond à ces exigences.

Mais là ne doit pas s'arrêter notre effort. L'existence d'une flotte de paquebots modernes et de cargos spécialisés est, en effet, nécessaire afin d'assurer des liaisons entre la métropole et les territoires d'outre-mer membres de l'Union française ainsi qu'avec les régions du monde qui nous demeurent attachées par des liens linguistiques, économiques et culturels. Comment atteindre ce résultat, et quels sont les moyens de redonner à notre flotte sa place normale sur les routes maritimes ? Comment permettre à l'armateur de mieux lutter sur le marché mondial des frets contre la concurrence étrangère ?

L'intervention de l'Etat d'abord, qui, dans une industrie, présentant un intérêt national de premier plan, mais s'exerçant sur le plan international, doit se manifester par un régime de protection économique et fiscal.

Je soulignerai en passant le caractère excessif de certains de nos droits de quai et de nos péages, caractère excessif qui a pour effet d'éloigner de certains de nos ports des transatlantiques qui vont débarquer leurs marchandises dans des ports voisins étrangers où les conditions sont plus faciles et moins onéreuses que dans nos ports français.

Intervention de l'Etat, d'abord, et ensuite recherche de la conciliation d'intérêts concurrents, sinon divergents, des armateurs, des constructeurs de navires, des importateurs et des exportateurs; participation financière de l'Etat aux charges de l'armement, sous forme de primes, compensations, subventions postales ou d'intérêt général, monopole ou privilèges du pavillon, aménagements fiscaux, tarifs douaniers préférentiels, avantages particuliers de crédit.

Il est aussi important de souligner que l'activité maritime est liée aux prix de revient du navire et au financement de sa construction. Ce problème, qui préoccupe les armateurs de tous les pays, ne peut se résoudre que par une normalisation intelligente de la construction, une coopération plus étroite entre l'armement et les chantiers, une organisation pratique du travail, un approvisionnement régulier et à meilleur marché de la part de l'industrie métallurgique. Certes, la loi du 24 mai 1951 a posé le principe du statut de la construction navale avec l'attribution d'allocations budgétaires, moyennant une limitation des bénéfices; mais elle ne peut que nous inciter à poursuivre une politique intelligente de crédit à l'armement, si nous voulons, d'une part, reconstituer notre flotte marchande, d'autre part, redonner à nos chantiers navals l'activité qu'ils méritent, à l'instar de pays moins importants que le nôtre, comme la Suède, le Danemark et la Belgique. Telles sont, monsieur le ministre, les quelques idées que j'entendais formuler dans ce débat sur le plan de la marine de commerce et des transports maritimes.

Si ce n'est abuser des instants de votre assemblée, je souhaiterais examiner maintenant les problèmes des pêches maritimes.

Les pêches maritimes, que comportent-elles ? L'ensemble des activités qui gravitent autour de l'industrie de la pêche et qui tendent à l'amélioration du niveau de vie de la population française ainsi qu'à l'augmentation de nos ressources nationales. Les moyens à mettre en œuvre sont, d'une part, la modernisation et l'équipement de cette branche de notre économie, d'autre part la mise en valeur des fonds de pêche qui constituent en quelque sorte le domaine foncier de l'industrie des pêches maritimes.

Je ne veux pas ici, dans un exposé où il est impossible d'entrer dans le détail, procéder au recensement de notre flotte actuelle: flotte en acier qui comprend les chalutiers de grande pêche et ceux qui pratiquent la pêche hauturière; flotte en bois représentant les chantiers hauturiers, les thoniers, les palangriers, les maquerautiers, et cet ensemble de bateaux pratiquant la pêche en première zone ou la pêche côtière. Les documents que nous pouvons nous procurer à la direction des pêches maritimes, et ceux qui sont soumis à notre examen et à notre documentation par le comité central des pêches maritimes, dirigé par M. Québriac, administrateur en chef de l'inscription maritime, lequel a su donner une impulsion énorme à cet organisme, tous ces documents vous permettront de constater qu'en ce qui concerne la première catégorie, flotte en acier, les unités de pêche hauturières sont encore insuffisantes, un certain nombre devant même faire l'objet de rem-

placement d'ici quelques années. Or, l'armement industriel estime possible le remplacement de 58 bateaux vétustes, jaugeant 15.000 tonnes, par 18 bateaux neufs jaugeant 9.000 tonnes, pour maintenir le niveau actuel de la production. Mais l'objectif d'une augmentation de cette production nous amène à envisager la construction de 12 chalutiers supplémentaires dont la réalisation sera étroitement fonction des moyens de financement mis à la disposition de l'armement. C'est donc 30 navires neufs qu'il faudra mettre en chantier.

Quant à la flotte en bois, c'est 30.000 tonnes qu'il y aurait lieu de construire pour faire face aux besoins de la construction et aux nécessités d'emploi de la main-d'œuvre. Ce renouvellement de notre flotte de pêche, impérativement exigé par tous ceux que préoccupe notre industrie des pêches maritimes, coûtera, bien sûr, quelques milliards à l'Etat, exactement onze milliards et demi au titre de la flotte industrielle, qui pourraient être répartis de la façon suivante: 6.460 millions avancés par le fonds de modernisation de l'équipement; 2.875 millions provenant de l'aide à la construction navale; le reste, soit 2.165 millions, devant être financé par l'armement.

Pour le renouvellement de la flotte en bois, il y aurait lieu de prévoir 11.250 millions, répartis dans les mêmes proportions entre le fonds de modernisation et d'équipement, l'aide à la construction et l'armement.

A ce propos, je ne puis manquer de regretter que la loi d'aide ne traite pas sur un pied d'égalité les divers armements et crée une inégalité regrettable entre navires de plus ou de moins de 50 tonneaux. C'est une injustice à réparer.

Par contre, il est heureux que vous envisagiez une augmentation des crédits mis à la disposition du Crédit maritime mutuel. Dès 1949, dans une autre assemblée, j'étais déjà intervenu pour un accroissement des moyens mis à la disposition des inscrits maritimes désireux de construire leur outil de travail. Il a fallu arriver à 1954 pour obtenir et voir se réaliser ce résultat. Si vous attachez votre nom à cette mesure, monsieur le ministre, vous aurez fait beaucoup pour le monde des pêcheurs.

Tels sont les objectifs qui doivent être ceux du ministre de la marine marchande. Si vous voulez mener à bien la tâche qui vous incombe, il est indispensable que vous vous battiez pour obtenir les crédits nécessaires à ces réalisations.

Dans le budget réservé aux investissements existe-t-il des compartiments plus utiles, plus rentables que ceux-ci ? Je ne doute pas que nous ayons encore beaucoup de choses à faire dans bien des domaines, mais vous savez ce que représente, pour notre économie nationale, une politique des pêches maritimes menée judicieusement.

Les apports de l'armement français en poisson frais sont de l'ordre de 350.000 tonnes par an; déduction faite des quantités traitées par les industriels de la conserve et de la salaison, la marée de provenance française, consommée fraîche, est actuellement chaque année proche de 250.000 tonnes. Or, il nous serait possible de produire et d'écouler bien davantage; mais pour atteindre ce but, il y aurait lieu de prévoir une extension de la prospection dans les régions mal desservies, de rechercher l'amélioration de la qualité et l'abaissement des prix de vente et d'intensifier la propagande. A ce titre, je me réjouis du rétablissement du crédit de 10 millions.

Notre industrie de la conserve, qui a connu la prospérité, subit aujourd'hui une crise d'où elle risque de ne pas se relever si on ne vient pas à son aide. Elle est incapable de supporter la concurrence étrangère si des mesures ne sont prises à bref délai. Son relèvement est subordonné, certes, aux améliorations qui pourront être apportées à l'approvisionnement des usines en poisson frais, mais surtout au régime des lois fiscales et sociales auxquelles cette industrie est soumise et enfin à la rénovation et à la modernisation d'un certain nombre d'usines, seules maintenues en activité.

Je me permets, entre autres, d'attirer votre attention sur le taux des taxes fiscales, qui, en 1939, représentaient 7,70 p. 100 du prix de vente aux consommateurs et interviennent aujourd'hui pour 16,57 p. 100. En outre, si les conserveries ne supportaient pas plus de taxes que la marée fraîche, il en résulterait un abaissement rapide, générateur d'une demande accrue, tant sur le marché intérieur que sur le marché étranger.

Puisque je parle de la réforme fiscale qui devrait être réalisée en faveur de notre industrie de la conserve, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous dire un mot de la situation, au point de vue fiscal, de notre armement à la part. Il existe en effet un problème fiscal pour les marins pêcheurs à la part. M. Denvers a attiré tout à l'heure votre attention sur ce problème. Depuis 1948, les marins, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas propriétaires ou copropriétaires du navire sur lequel ils travaillent, sont considérés comme des salariés fiscaux. Loin de moi l'intention de critiquer cette assimilation qui vaut à leur navire d'être considéré comme une entreprise. J'aurais mauvaise grâce à reprocher au précédent ministre des finances, qui est encore actuellement le maître de notre trésorerie et de notre économie, d'avoir assimilé à leurs équipages les patrons propriétaires, car, au fond, ils sont au même titre qu'eux, des salariés, en ce qui concerne leur part de pêche et je suis peut-être quelque peu responsable de cette assimilation. Mais entre l'application de notre suggestion et la dernière réforme fiscale s'est produit un accident, heureux peut-être d'un côté, mais malheureux de l'autre. Aujourd'hui, de ce fait, l'allégement fiscal que nous souhaitons s'est transformé en aggravation d'imposition pour ceux que nous voulions soulager.

Vous êtes au courant de la question, monsieur le ministre, vous avez donné à nos collègues de l'Assemblée nationale l'assurance que vous étudierez l'affaire. Permettez-moi, néanmoins, pour faciliter cette étude, de vous soumettre une suggestion, celle d'exonérer de l'impôt de 5 p. 100 tous les gains réalisés par les pêcheurs qui seraient reconnus par l'administration inférieurs au salaire forfaitaire de leur catégorie, pris en considération par l'établissement national des invalides, et celle d'admettre pour les marins chargés de famille, qui sont également victimes de la nouvelle législation, un abattement sur ce salaire forfaitaire correspondant à celui prévu par le code des impôts en matière de détermination du revenu imposable à la taxe proportionnelle. De cette façon pourraient être corrigées heureusement les anomalies de la nouvelle législation.

En résumé, une politique compréhensive des besoins des pêches maritimes devrait se traduire, dans les quelques années qui viennent, par la mise en application des mesures suivantes.

Sur le plan de la flotte en acier, remplacement des chalutiers vétustes et construction d'un tonnage supplémentaire, suivant des normes nouvelles permettant à ces nouveaux navires de pratiquer la pêche dans les eaux lointaines: vitesse plus grande et aménagements frigorifiques devraient donc être recherchés.

En ce qui concerne la flotte en bois: développement des navires appelés à pratiquer les pêches saisonnières de surface, thon, maquereau, sardine, en ayant soin de rompre avec des méthodes périmées pour augmenter les apports et obtenir ainsi une réduction des prix.

Recherche des débouchés par une meilleure organisation de la marée fraîche, une politique fiscale et sociale plus compréhensive et mieux adaptée à la conserve et, enfin, aide à l'exportation.

Le problème du froid doit être aussi au centre de vos préoccupations: congélation, installations frigorifiques nouvelles à terre et à bord des navires, organisation des liaisons avec la marine marchande.

Ce faisant, vous aurez donné un regain d'activité, une impulsion nouvelle à nos pêches maritimes, vous aurez assuré un développement important d'une branche importante de notre économie nationale, vous aurez supprimé le chômage qui tend malheureusement à prendre, dans le monde maritime, des proportions inquiétantes.

La tâche est énorme, monsieur le ministre, et c'est pourquoi je ne crois pas à la réalisation d'un tel programme dans les conceptions gouvernementales actuelles de la répartition des portefeuilles ministériels. Je ne crois pas que vous puissiez vous consacrer utilement à cette tâche, non pas que je mette en doute votre compétence et votre activité, mais parce qu'il est impossible à un homme de tout faire à la fois. On ne peut se préoccuper des travaux publics, des ponts et chaussées, de la Société nationale des chemins de fer français, de l'aviation civile, du tourisme, qui suffisent amplement à une activité débordante, et mettre sur pied, en même temps, un programme comme celui dont je viens de vous donner les grandes lignes. On ne fait rien de bien si l'on veut se consacrer à trop d'activités ou bien l'une de vos activités se fait au dépens de l'autre. Nous ne pouvons pas admettre — je suis le troisième à intervenir dans ce débat et je rejoins les déclarations faites par les deux précédents orateurs — nous ne pouvons admettre en effet qu'un département ministériel aussi important que la marine marchande n'ait pas son titulaire parmi les membres du Gouvernement. Un certain nombre d'Etats étrangers qui, jusqu'à présent, avaient considéré ne pas devoir confier les intérêts de leur marine marchande à un ministre spécialement affecté à une pareille direction en sont revenus depuis peu et ont créé ce département ministériel qui s'impose.

Souhaitons que la France imite cet exemple et que nous ayons enfin un ministre de la marine marchande qui puisse réaliser un programme comme celui dont je viens de tracer les grandes lignes, et cela dans l'intérêt de notre pays. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Romani.

**M. Romani.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, il eût manqué quelque chose à ce débat si le problème des relations maritimes avec la Corse n'avait pas été une fois de plus évoqué devant l'Assemblée. (*Applaudissements à gauche.*) Le sujet est toujours d'actualité et je ne crains qu'une chose: c'est qu'il demeure inépuisable.

Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion l'an dernier d'entretenir votre prédécesseur de ce problème qui a une importance vitale pour la Corse.

J'ai si souvent mis l'ouvrage sur le métier que je me garderai bien d'en développer à nouveau la trame devant vous, mes chers collègues. Mais puisque aussi bien il faut le repolir sans cesse, je vous demanderai, monsieur le ministre, de faire vôtre une cause dont vous savez déjà qu'elle conditionne en partie l'existence même de cette île un peu perdue et qui semble n'avoir reçu en partage que la beauté.

Le Gouvernement, monsieur le ministre, car tout arrive, a fini par reconnaître qu'il n'était que temps de se pencher sur la Corse en situant dernièrement ce problème sur le plan national par la désignation par décret d'une commission appelée de modernisation et d'équipement.

Les hauts fonctionnaires de tous les ministères qui en forment l'ossature se sont vite aperçus que l'obstacle majeur au développement de notre économie était l'insularité et qu'il convenait, sans plus attendre, de reviser les frais d'approche, les extra-frais qui grèvent les transports entre le continent et l'île et la menacent d'asphyxie. Ils se sont également rendu compte de l'utilisation défectueuse des bateaux actuellement en service et de l'insuffisance notoire des installations portuaires, et demandent qu'il y soit porté remède.

Ainsi donc, monsieur le ministre, vous le voyez, c'est un peu le dossier de vos services que je vais plaider devant cette Assemblée, et je pense que cela me vaudra de votre part une particulière sollicitude. Mais laissez-moi vous dire tout de suite ma surprise et ma déception de ne pas avoir trouvé, dans votre budget, les crédits nécessaires, les crédits promis pour la construction d'un paquebot appelé à remplacer la *Ville-d'Ajaccio* en service depuis plus de vingt-six ans, à bout de souffle, complètement épuisé et dont je crains, monsieur le ministre, qu'elle ne fasse un de ces jours une mauvaise fin. Pourquoi ces crédits ont-ils disparu du programme de vos services ? Je me le demande. Je sais bien que la rigueur financière est un impératif pour tous les gouvernements, même pour le vôtre, monsieur le ministre, mais pourquoi faut-il qu'il ait été aussi catégorique pour la Corse ?

Et je m'explique: avant la guerre, sept bateaux assuraient les liaisons maritimes entre la Corse et le continent. Après la Libération, quatre paquebots seulement sont restés en service, dont la *Ville-d'Ajaccio* qui date de plus de vingt-six ans. Ce dernier, va être retiré de la circulation dans les mois qui vont suivre. Nous n'aurons plus que trois bateaux pour assurer un service qui se révèle, surtout en période de pointe, printemps et été, très chargé et, durant ces mêmes périodes, nous n'avons pas la possibilité de nous adresser aux paquebots qui font la ligne de l'Afrique du Nord, car, à cette même époque, cette ligne connaît les mêmes difficultés.

Surtout, monsieur le ministre, n'allez pas me répondre, comme l'objection a été faite, qu'on aurait pu remplacer ce bateau par l'avion. La clientèle n'est pas la même. La clientèle habituelle de la ligne est une clientèle très peu aisée qui peut difficilement payer 8.000 francs un passage aérien aller et retour Marseille—Bastia ou Marseille—Ajaccio, alors que par paquebot le prix de passage ne dépasse pas 2.800 francs. Il faut reconnaître également que le poids de bagages par transport aérien est limité. Mais il existe un autre argument, et de poids, il s'agit de l'essor touristique de notre île. C'est une question que vous connaissez bien et qui vous intéresse au premier chef. Pas de tourisme sans voitures, ni sans autocars. Comment les transporter, sinon sur un bateau spécialement aménagé à cet effet ?

Vos services l'avaient si bien compris qu'ils ont demandé l'établissement d'un projet actuellement à l'étude place Fontenoy. Ce sont, je crois, les chantiers de la Seyne qui ont été chargés de cette étude. Et ceci m'amène à vous dire qu'en dehors de toute autre considération, le lancement de ce bateau éviterait à ces chantiers de mettre en chômage des quantités d'ouvriers.

**M. le rapporteur.** Très bien!

**M. Romani.** J'ai été d'ailleurs mandaté par mes collègues du Var pour vous dire combien la situation de ces chantiers est angoissante. Ils comptent sur vous pour éviter ces licenciements et ce chômage, en passant très prochainement marché à ce chantier dont le carnet de commandes est presque vide.

S'il le fallait, je pourrais avancer un dernier argument qui intéresse plus spécialement la défense nationale. Car si, ce qu'à Dieu ne plaise! il fallait un jour transporter une division blindée d'un bord à l'autre de la Méditerranée, le bateau dont nous vous proposons la construction serait tout désigné pour assurer ce transport, parce qu'il sera conçu spécialement pour le transport de véhicules.

**Mlle Mireille Dumont.** Quelle perspective agréable!

**M. Romani.** J'ai dit, ce qu'à Dieu ne plaise, mademoiselle Dumont; mais il faut tout prévoir et je le regrette. Je préférerais que ce bateau ne transporte que des touristes et des voitures de plaisance, mais comme gouverner, c'est prévoir, j'ai cru devoir faire état de cet argument.

Tous les arguments que je viens d'exposer ont paru décisifs à la commission des finances et à la commission de la marine marchande dans leur unanimité. Je pense, monsieur le ministre, qu'ils seront pour vous tout aussi convaincants, que vous voudrez bien accepter tout à l'heure l'amendement qui porte à un milliard la somme destinée à ce bateau et que vous ferez en sorte que l'Assemblée nationale se montre aussi compréhensive que le Conseil de la République.

Mais, monsieur le ministre, en attendant cette construction que nous espérons très prochaine — dès le début de l'année qui s'ouvre — il faut, je crois, procéder à une meilleure utilisation des bateaux en service pour en tirer le maximum de rendement. Sans entrer dans le détail, je dois signaler que l'établissement des horaires n'a pas suffisamment tenu compte des exigences du développement du tourisme.

Ce tourisme est l'industrie essentielle de la Corse et permet seul de pallier en partie le manque de ressources naturelles de l'île.

Il y a une région, la Balagne, qui est spécialement propice au tourisme et qui est la plus proche des ports de Nice et de Marseille. Des plages y sont aménagées. Des hôtels convenables s'y trouvent installés, qui n'attendent que des voyageurs. Pourquoi ne pas faciliter la desserte de cette région dont l'accès se révèle le plus rapide et le moins onéreux ? Cela est si vrai que du mois de mai au mois d'août on ne trouve plus de places disponibles à Paris pour se rendre à Calvi ou à Ile-Rousse. Les agences de tourisme, les camps de toile retiennent tous les billets de passage, de telle sorte que les Corses résidant sur le continent et les touristes isolés qui ont besoin de se rendre dans cette région trouvent difficilement à se procurer une place, un seul bateau se rendant hebdomadairement dans l'un ou l'autre port.

Pourquoi ne pas revenir, comme cela se faisait avant la guerre, non à la rotation quotidienne qu'assurait la Compagnie Fraissinet, qui avait saisi toute l'importance du tourisme, mais au moins à trois ou quatre rotations par semaine ? C'est le seul moyen, monsieur le ministre, de faciliter le développement du tourisme, et c'est pour nous vital; c'est pourquoi également il faut autoriser la construction du nouveau paquebot.

Pour ne pas alourdir ce débat, je bornerai là mes observations. Une commission dite de l'insularité, présidée par un haut magistrat, M. le conseiller d'Etat Surleau, étudie tous les problèmes relevant de l'insularité corse. Les conclusions de cette commission vous seront soumises incessamment. Je sais, monsieur le ministre, que vous n'avez pas beaucoup de loisirs, mais je sais aussi que vous ne boudez pas à la tâche. Je vous fais donc confiance, en vous demandant de vous pencher personnellement sur ce problème, qui nous préoccupe au premier chef et dont le Gouvernement n'a pas le droit de méconnaître l'impérieuse gravité. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jaouen.

**M. Yves Jaouen.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous avez tous présent à l'esprit le drame de la mer qui, dans notre Finistère, il y a quelques semaines, a laissé 47 veuves, 85 orphelins et privé de nombreuses mamans de leur fils. Six chalutiers qui se livraient à la pêche sont perdus à jamais avec leurs équipages, soit plus de 60 hommes ou jeunes gens morts dans l'accomplissement de leur devoir professionnel.

Nous nous inclinons devant le sacrifice de ces marins et devant la douleur de leur famille. Vous même, monsieur le ministre, vous avez pu vous rendre compte de l'immensité de cette douleur puisque, la semaine dernière, vous avez considéré comme un devoir de votre charge de venir apporter la sympathie du Gouvernement.

Nous sommes reconnaissants aux amirautés française et britannique pour la participation courageuse de leurs aviateurs et de leurs marins aux recherches de nos chalutiers, faites dans des conditions extrêmement dangereuses. Vous avez promis, monsieur le ministre, d'apporter à ces familles en deuil toute l'aide possible. Vous ferez le maximum, j'en suis sûr. En leur nom, je vous remercie.

Il faut dès maintenant envisager des mesures énergiques permettant la diminution des risques du métier de pêcheur. Les supprimer n'est au pouvoir de personne, hélas! Le long de nos côtes existent des stations de sauvetage, auxquelles se rapporte le crédit du chapitre 46-01, sixième partie du budget. Les marins qui montent ces bateaux de sauvetages sont intrépides, mais leurs embarcations sont frêles et leur rayon d'action limité. Il faut voir plus grand car large est l'horizon de nos flottilles de pêches.

Les moyens que la direction de la marine marchande — j'aurais voulu pouvoir dire le ministère de la marine marchande — doit avoir à sa disposition, sont de deux ordres: des avions puissants et des remorqueurs modernes. Dès la signalisation par la météo de l'approche d'une tempête et de la présence au large de nos bateaux-pêcheurs, la patrouille combinée, simultanée serait automatiquement entreprise sans le moindre délai. Pour aboutir à la mise en place d'un tel dispositif de protection, je vous demande, monsieur le ministre, d'entamer des pourparlers avec la marine nationale. L'effort en vaut la peine. Il y va de la vie des frères et des fils de ces centaines de péris en mer.

Les pêcheurs méritent toute l'attention des pouvoirs publics. Ils aiment leur métier, métier nécessaire à la vie économique de notre pays. Les preuves en sont nombreuses. En voici une! A peine la mort de plus de soixante d'entre eux était-elle déclarée officielle, que des dizaines d'autres pêcheurs quittaient le port, pétris de la volonté d'assurer la permanence d'un métier en même temps que les moyens de vivre en travaillant. Ah, quel bel exemple! Ah quel noble exemple!

Je voudrais d'autre part présenter quelques suggestions. Lorsque l'on sait que nos chalutiers disparus étaient en très bonnes conditions de navigation — la plupart à l'état neuf — on ne peut s'empêcher de penser qu'ils apparaissent fragiles face aux éléments déchaînés de la nature, surtout quand ceux-ci surgissent dans les régions de la Petite Sole et de la Grande Sole, du Fasnet et de Labadie situées à 200 milles, 300 milles et même plus de nos côtes. A bord de ces bateaux, le poste de radiophonie se trouve placé sur la passerelle, qui est le point faible face à la tempête. En effet, que de passerelles, et avec elles, que de postes de radiophonie endommagés et même emportés par l'assaut furieux des vagues. Dès lors la barque avec ses marins se trouve isolée dans le bouleversement des éléments. Dès lors, la machinerie elle-même subit les conséquences de ces dommages. Le moteur peut être noyé, ne plus répondre aux ordres de direction. Le bateaux de pêche devient un jouet sur les flots déchaînés, livrant des vies humaines au caprice de la force aveugle

La machinerie, les postes de radiophonie, ne doivent-ils, ne peuvent-ils pas être mieux protégés? Il faut construire des bateaux à la mesure des besoins et des nécessités de la profession.

Ma conclusion, monsieur le ministre, sera celle-ci: retenez, je vous prie, le principe d'une enquête technique très sérieuse qui pourrait être menée par les services de l'inscription maritime et de l'inspection de la navigation. Cette enquête, selon nous, aurait pour objet d'interroger les patrons des bateaux de pêche qui se sont trouvés dans les mêmes parages au cours de cette tempête. Ont-ils été avertis de la tempête ? Les avis ont-ils été enregistrés à temps ? Leurs navires ont-ils subi des avaries ? Dans l'affirmative, comment les réparations ont-elles pu être effectuées ? Comment les bateaux ont-ils tenu face aux éléments déchaînés ?

Ne s'agit-il pas, maintenant, de savoir si le matériel s'est parfaitement comporté ? La construction de maquettes expérimentées en bassin de carène, dans les plus mauvaises conditions, n'est-elle pas à conseiller ? Il est vraisemblable que la catastrophe ait trouvé son origine dans les déchaînements du vent et de la mer, mais tous ceux qui ont des doutes estiment que l'enquête que nous suggérons peut aboutir à voir lever ces doutes.

S'il se révèle une défaillance de matériel jusqu'à maintenant imprévisible, il vous appartiendra de faire surveiller la délivrance des permis de naviguer. En apportant une aide financière à nos constructeurs de bateaux de pêche, il sera possible d'imposer des normes de construction. Alors nos flotilles de pêche seront constituées de chalutiers solides et nous aurons conscience d'avoir empêché la mort de ravir des vies humaines à leurs familles, à la France. Monsieur le ministre, je vous fais confiance pour agir vite. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Abel-Durand.

**M. Abel-Durand,** *président de la commission de la marine et des pêches.* Mesdames, messieurs, mon intervention dans cette discussion générale sera cantonnée autour de deux points: la construction navale, la formation du personnel navigant.

Cette délimitation précise de mon propos n'empêche pas qu'il met en cause tout le potentiel maritime de la France. L'armement, qui est l'instrument de ce potentiel, est constitué par l'association de deux éléments, les navires et les équipages, et un pays ne possède réellement de potentiel maritime qu'à deux conditions: qu'il soit capable de construire ses navires, qu'il donne aux équipages de ces navires la formation nécessitée par les transformations techniques réalisées dans l'art naval et dont on constate les progrès d'année en année.

Notre rapporteur M. Courrière n'a pas manqué de faire leur place, dans son rapport, aux chantiers navals. Il rappelle que leur capacité de production annuelle est de 300.000 tonneaux et il indique qu'en 1954 et en 1955 cette capacité de production sera utilisée à plein, mais qu'au delà de 1955 la solution est incertaine. M. Courrière est trop optimiste. L'année 1955 ouvre en effet des perspectives qui inquiètent ceux qui, à des titres divers, ont une responsabilité vis-à-vis des populations de travailleurs qui vivent de l'activité des chantiers navals.

Le département de la Loire-Inférieure que j'ai l'honneur de représenter au Conseil de la République, compte pour 60 p. 100 dans la capacité de production des chantiers français. C'est la principale industrie de mon département.

Des renseignements qui me sont fournis par la direction départementale de la main-d'œuvre, il résulte que l'effectif des cinq grands chantiers de Nantes et de Saint-Nazaire atteint 16.004 personnes. Il approche de 20.000 si l'on tient compte des ateliers satellites, dont beaucoup ne sont pas sans importance. J'en citerai deux notamment: l'un qui fabrique le matériel auxiliaire de pêche: guindeaux, treuils de chargement, appareils à gouverner, bossoirs, installations frigorifiques pour bateaux; l'autre est une fonderie d'où sortent les hélices des plus grandes unités. Je fais mention spéciale de ces deux établissements, parce qu'ils sont parvenus dans leur spécialité à une réputation internationale.

Que la construction navale soit stoppée, c'est sur le plan social et humain l'ouverture de conséquences qu'il est, hélas! possible de mesurer avec précision. Les perspectives de chômage se présentent de la façon suivante dans mon département: si de nouvelles commandes ne viennent pas alimenter sans aucun retard les chantiers, les licenciements atteindront à Saint-Nazaire 4.500 personnes sur un effectif de 9.205, soit la moitié de l'effectif ouvrier dans une ville qui vit essentiellement des chantiers navals. La proportion serait la même dans la ville de Nantes avec cette seule différence que les chantiers n'y ont pas la prépondérance qu'ils ont dans la ville voisine.

Vous concevez que de telles éventualités sont préoccupantes. Sous l'empire de cette préoccupation de l'emploi de la main-d'œuvre, une réunion a eu lieu à la préfecture de la Loire-Inférieure, à laquelle ont pris part sous la présidence du préfet, assisté du directeur départemental de la main-d'œuvre, les directeurs de tous les chantiers du département et les représentants de tous les syndicats ouvriers: C. G. T., F. O., C.F.T.C., cadres.

J'ai reçu la délégation mandatée de cette réunion, qui en venant à moi s'est adressée au président du conseil général, mais aussi et surtout au président de la commission sénatoriale de la marine marchande. Je n'avais pas attendu, je dois vous le dire, cette visite pour me préoccuper de ces problèmes et même pour tenter une action auprès de M. le président du conseil, car à travers la situation, que je voyais venir depuis des mois, les problèmes posés sont très exactement ceux du plein emploi et de l'expansion industrielle qui sont une des idées maîtresses de la politique économique de M. Mendès-France.

La situation des chantiers navals de la Basse-Loire, si elle est plus frappante en raison de la prépondérance des constructions navales dans ce complexe industriel, n'est pas propre aux chantiers de Nantes et de Saint-Nazaire. Elle est commune à tous les chantiers français, aux chantiers du Nord, de la Seine-Inférieure, des Bouches-du-Rhône, du Var. Au cours d'une récente audition du ministre du travail par votre commission du travail, je n'ai pas été étonné d'apprendre que les directeurs de la main-d'œuvre des autres départements où se trouvent des chantiers navals avaient, dans leurs rapports, relevé des constatations analogues à celles dont je viens de faire état et que je tiens du directeur de la main-d'œuvre de mon département.

Le problème devait se poser à la suite de la reconstitution de la flotte sinistrée. Celle-ci ne doit pas empêcher cependant la réalisation d'un programme de constructions navales — M. Courrière et M. Jaouen ont insisté sur ce point — pour le remplacement d'unités périmées, la nécessité d'une modernisation, l'apparition de besoins nouveaux.

Le départ de mon propos est un problème social. Mon intervention est directement inspirée par la démarche faite auprès de moi conjointement par les directeurs de chantiers, par des

représentants de syndicats ouvriers, sous le couvert du directeur de la main-d'œuvre et du préfet. A un problème social il ne peut y avoir de solution satisfaisante qu'économique. C'est ainsi d'ailleurs que M. le président du conseil relie son programme économique à un programme social.

La question se pose donc dans les termes suivants: est-il possible d'apporter à ces chantiers navals, à ces travailleurs menacés de ralentissement dans leurs activités, des commandes qui permettent d'écarter la lente asphyxie dont l'atmosphère commence à peser sur nous ?

Je voudrais, avant d'esquisser une réponse à cette question, noter deux points:

S'agissant de chantiers de constructions navales, la reconversion est inconcevable. Sur des cales, dans des bassins, spécialement aménagés pour cette destination, on ne peut que construire des navires.

Je vais même plus loin: la reconversion, fût-elle matériellement possible, serait contraire à un intérêt supérieur. Cet outillage répond à des besoins et à des nécessités qui peuvent momentanément être moins pressantes, mais qui fatalement réapparaîtront. Ce serait faire preuve d'une imprévoyance condamnable que de consentir à la dispersion, à la diminution de cet outillage; plus grave encore serait la dispersion du personnel des chantiers navals spécialisé dans des travaux dont l'expérience, même récente, démontre qu'ils exigent un personnel hautement qualifié. La possession de ce personnel interchangeable entre la construction militaire et la construction des bâtiments de commerce est une nécessité absolue pour la marine nationale. Je n'ai pas besoin d'insister sur des postulats aussi évidents.

Dans la discussion d'un budget qui fait appel à des interventions financières de l'Etat, je voudrais attirer l'attention sur la contribution de la flotte de commerce au bilan économique du pays. Le rapport de M. Courrière contient des données très précises quant à l'influence des transports maritimes sur la balance des comptes, suivant qu'ils sont effectués sous pavillon français ou étranger.

A la documentation que vous trouverez dans le rapport de M. Courrière, je voudrais ajouter une information extraite du rapport de la commission des transports et des communications au commissariat général au plan, relatif au plan de modernisation et d'équipement de la flotte de commerce française. L'auteur de ce rapport est M. l'ingénieur général Théry. L'année dernière, au cours de la discussion du budget de la marine marchande, j'ai déjà utilisé, grâce à lui, avant la publication de ce rapport, une information qui y est insérée et développée. Le titre II de ce rapport est consacré à la détermination du tonnage à construire. Cette détermination est élaborée compte tenu des besoins à prévoir et de la capacité de construction des chantiers français. Je n'ai pas à insister davantage sur ce point. MM. Courrière et Denvers ont montré la nécessité d'un entretien continu de la flotte française.

Une annexe du rapport contient la justification financière du programme proposé. Cette justification est tirée de la balance des comptes au titre des transports maritimes pour l'année 1951, telle qu'elle ressort des publications du ministère des finances lui-même. Les calculs du rapporteur de la commission du plan ont été faits sur les chiffres de l'année 1951. Il note d'ailleurs que, pour être complet, il devra être tenu compte de certains éléments qui n'apparaissent pas dans la balance des comptes. Il s'agit notamment des transports de passagers.

En gros, au titre des transports maritimes, nous avons dépensé, en 1951, 310.211.000 dollars, monnaie de compte internationale, et nos recettes ont été de 87.660.000 dollars, d'où un déficit de notre balance de 222 millions de dollars, qui a été cité, je crois, par M. Courrière. Supposons maintenant, d'une part, que les frets maritimes restent au cours de 1951 — ils ont des fluctuations constantes, mais par hypothèse, pour faciliter notre raisonnement, supposons qu'ils soient stables — supposons d'autre part que le programme envisagé dans le rapport ait été réalisé. Le déficit de la balance des comptes, au lieu d'être de 222 millions de dollars, ne serait plus que de 130 millions de dollars. La réduction du déficit serait donc de l'ordre de 100 millions de dollars. Voilà ce que je demanderai à M. le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, qui est par son origine et sa formation inspecteur des finances, de faire comprendre à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

Le résultat que je citais tout à l'heure n'est pas complet. On doit en effet tenir compte des transports effectués de ports étrangers à ports étrangers, notamment par notre flotte de tramping. Il y a quelques semaines, le directeur d'une compagnie de navigation nantaise m'indiquait, alors que nous nous trouvions sur un bateau sortant des chantiers navals nantais, que plusieurs milliers de livres sterling avaient été acquises au profit de la balance des comptes française à la suite d'un contrat qui venait d'être passé par un consortium d'armateurs français pour des transports de pondéreux d'Italie en Angleterre, je crois. Cette quantité importante de devises ne figure pas dans les décomptes du rapport auquel je fais allusion.

Le rapport de la commission du plan en tirait cette conclusion que le crédit que M. le ministre des finances met à votre disposition, monsieur le ministre de la marine marchande, pour l'aide à la construction navale, est rentable. Il rapporte à l'équilibre financier de la France beaucoup plus que ce qu'il a coûté. C'est un argument capital que je me permets de vous soumettre ou plutôt de vous rappeler, car vous en connaissez mieux que moi l'importance.

Le rapport de la commission du plan a lui-même comparé ces résultats financiers avec le volume de l'aide à la construction navale, à laquelle restera attaché le nom d'un ministre qui a marqué sa place dans la succession des ministres de la marine marchande, tout en ayant un secrétaire général et sans que le concours de ce dernier ait été inutile.

Cette aide à la construction navale permet aux chantiers d'aligner leur prix de revient sur le plan international malgré le handicap général qui pèse sur l'industrie française, de l'industrie des constructions navales comme de toute autre industrie. Cet handicap a été calculé avec précision dans le rapport de la commission du plan, rapport qui constitue une mine inépuisable de renseignements et qui a pour auteur M. l'ingénieur général Théry.

Les chantiers français reçoivent cette compensation de charges qui pèsent sur le prix de revient même si les navires en construction le sont pour le compte d'armateurs étrangers. Elle est alors justifiée d'une autre manière que celle que j'ai citée; lorsque les navires français sont construits, c'est sur le prix de vente des navires payés par les acheteurs étrangers en monnaie étrangère que figure l'actif ainsi apporté à notre balance des payements. Or, depuis quelques années, nous voyons nos chantiers, grâce à la qualité de leur construction et à la réputation qu'ils se sont acquise, malgré l'âpreté de la compétition, enregistrer sur leurs carnets des commandes étrangères. Dès la promulgation de la loi Defferre des commandes ont été prises ainsi sous pavillon étranger.

Tant que les barèmes de subvention n'ont pas été mis au point, c'est le ministère des affaires économiques qui a pris en charge les subventions correspondantes suivant le régime spécial appliqué aux exportations admises au bénéfice de la garantie de prix et de la subvention de l'Etat. A ce titre ont été enregistrées les constructions suivantes: deux transports pour le Pakistan, un paquebot pour la Belgique, — qui est je crois en achèvement à Saint-Nazaire — trois cargos pour le Chili, un pétrolier pour le Chili, cinq pétroliers pour la zone dollar, commandés par un armateur gréco-américain, et je n'ai pas besoin d'apporter plus de précision sur le nom de cet armateur. Au total, environ 140.000 tonnes de jauge brute ont été construites.

Quand les barèmes de prix ont été mis au point et promulgués par décret, les commandes étrangères ont été prises directement par les chantiers, la subvention étant prise en compte par un chapitre spécial du budget relatif au fonctionnement de la loi d'aide. A ce titre, et jusqu'au 15 décembre 1954, ont été enregistrées les commandes suivantes: un transport léger pour le Vénézuela, qui va être lancé, je crois, mercredi prochain et qui aura l'honneur d'être le yacht de M. le président de la République du Vénézuela; six cargos pour l'U. R. S. S., car nous ne négligeons aucune commande, qu'elle vienne de l'Ouest ou qu'elle vienne de l'Est; cinq petits caboteurs pour la Norvège dont les chantiers à certains égards sont nos concurrents; cinq charbonniers pour le Brésil, trois pétroliers pour la zone dollar, au total environ 106.000 tonneaux de jauge brute.

Ces tous derniers jours ont été prises les commandes suivantes : un cargo de 11.000 tonnes pour la Grande-Bretagne, deux cargos de 10.500 tonnes pour la Norvège, quatre petits caboteurs pour la Norvège, au total environ 24.000 tonneaux de jauge brute.

Ainsi se présente sur le marché mondial l'industrie dont je parle, non pas au nom de ses dirigeants, car je n'ai reçu d'eux aucune sollicitation, mais au nom des travailleurs que je représente ici en ce moment, car je suis leur porte-parole. (*Très bien! très bien!*)

Le rapport de la commission du plan affirme les perspectives économiques de l'industrie des constructions navales, il contient aussi la justification du programme de constructions qu'il envisage. Cette justification a été apportée ici, et par M. Courrière et par M. Denvers, et j'y reviendrai tout à l'heure. Mais il existe encore un obstacle financier à ce que l'armement français apporte des commandes, un obstacle qui met l'armement français en état d'infériorité vis-à-vis de ses concurrents

étrangers. Il existe dans tous les pays maritimes une organisation du crédit à l'armement adaptée aux conditions particulières de cette industrie quant aux taux des prêts et quant à leur durée. Le rapport de M. Courrière y a fait allusion. Il comporte certains détails auxquels M. Courrière a dû être particulièrement sensible lui-même, par exemple les difficultés de l'hypothèque maritime. Bien que les hypothèques maritimes ne soient pas du ressort des notaires, mais du ressort des courtiers maritimes, un notaire est particulièrement à même de résoudre les difficultés qui viennent de ce côté-là. (*Sourires.*) Il faut donc nécessairement un organisme adapté aux conditions particulières de l'armement pour un crédit qui est essentiel, qui est indispensable.

Je répète que les conditions du crédit existant en France nous mettent en état d'infériorité vis-à-vis des nations étrangères. A ce sujet, il existe dans le rapport de la commission du plan une documentation fort importante qui expose les diverses organisations prévues à cet effet dans tous les pays maritimes.

La création d'une caisse nationale de crédit maritime figure en tête de la motion qui m'a été apportée le 12 novembre par la délégation de la main-d'œuvre de mon département. Un exemplaire de cette motion a été adressé à M. le ministre des travaux publics, à M. le ministre des finances et des affaires économiques, à M. le ministre de l'intérieur et à M. le ministre du travail.

J'indiquais tout à l'heure que la commission était présidée par M. le préfet, assisté du directeur départemental du plan. J'aurais souhaité que la motion fût adressée encore à M. le président du conseil, car c'est toute sa politique économique et sociale qui est envisagée dans son contenu. Elle préconise elle-même, en tête des mesures qui recommandent la constitution d'un organisme de crédit maritime — c'est le numéro un — la création de la caisse nationale de crédit maritime, différente du crédit maritime mutuel.

Si j'en avais le loisir, je parcourerais les différents articles de cette motion. Elle procède de personnes qui sont littéralement « sur le tas », qui sentent les difficultés auxquelles il faut faire face, qui ne se sont pas bornées, en la circonstance, à les déplorer, mais qui proposent des suggestions.

Cette motion indique, par exemple: « Les besoins de l'armement restent considérables et leur satisfaction dépend essentiellement des facilités de financement accordées, qui permettraient aux armateurs d'établir un programme de longue durée ».

Ce programme de longue durée est nécessaire pour la stabilité du plein emploi dans une industrie comme celle-là. J'insiste, monsieur le ministre, pour que ce programme de longue durée puisse être établi. Vous avez même la possibilité de l'imposer, car vous disposez de moyens financiers, mais il est un instrument que je souhaiterais voir entre vos mains et qui serait le crédit maritime.

L'élaboration de ce plan de longue durée devrait comporter, d'ailleurs, une coordination entre la construction commerciale et la construction militaire. Cette coordination est nécessaire.

**M. le ministre.** Très bien!

**M. le président de la commission de la marine et des pêches.** La marine nationale a ses arsenaux qui ne sauraient suffire à la tâche et qui ont besoin des chantiers privés, de leur outillage et de leur personnel. Ils ne doivent donc pas, par égoïsme, se réserver les travaux, car un jour viendra où ils seront dans la nécessité absolue de s'assurer la collaboration des chantiers privés. Je considère, au nom de ceux dans l'intérêt desquels je parle, qu'ils sont eux aussi au service de la nation, tout autant que les arsenaux.

Dans le même document, dans la motion élaborée dans le département de la Loire-Inférieure, on souhaite l'unification, la standardisation des divers types de navire, ce qui permettrait de réduire considérablement les études préalables. Ce vœu est très juste, mais il faut tenir compte de deux faits: les constructions en série sont plus difficiles en France qu'ailleurs, les débouchés étant moins larges que dans certains pays étrangers et la qualité de notre construction se manifeste surtout dans la spécialisation des navires destinés à certaines affectations. S'il y a spécialisation des navires, il y a aussi une spécialisation des chantiers et il faut que les chantiers soient utilisés à plein rendement dans la mesure de leur spécialisation qui est une réalité.

Enfin, monsieur le ministre, voici la dernière proposition qui répond à une idée sur laquelle j'insiste particulièrement, celle d'un plan.

La motion qui a inspiré mon intervention demande la création d'une commission rationale d'études pour l'industrie et la construction navales, groupant les représentants des administrations, des armateurs, des constructeurs, des salariés, qui sera chargée d'examiner les moyens à longue échéance susceptibles d'éviter une crise dans cette activité.

Lorsque j'ai reçu ce vœu de la délégation réunie à la préfecture de la Loire-Inférieure, immédiatement ma pensée s'est reportée à la loi du 28 février 1948. Il me semblait que cette loi répondait à ce besoin. Le conseil supérieur de la marine marchande, créé par cette loi, doit délibérer sur les questions communes à l'armement, notamment sur le plan d'ensemble des constructions, la modernisation et l'utilisation du matériel naval et sur les problèmes généraux et particuliers relatifs à la coordination des compagnies.

Si cette partie des attributions du conseil supérieur était réalisée, le vœu contenu dans la motion que je viens de vous lire n'aurait pas de raison d'être. Mais j'ai l'impression que le conseil supérieur ne s'est pas spécialement penché sur cette partie de son programme, peut-être parce qu'il n'avait pas les moyens de l'imposer.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir écouter d'une oreille attentive et sympathique les recommandations que je vous adresse au nom de tous les représentants des chantiers navals de mon département.

Il est à remarquer que, dans le conseil supérieur de la marine marchande, la construction n'est représentée que par l'éminent M. Fould, mais il n'est nommé qu'à titre personnel. La représentation de la construction navale dans le conseil supérieur de la marine marchande n'est pas expressément prévue. Il conviendrait de combler cette lacune.

Il est bien évident que mes compatriotes, lorsqu'ils rédigeaient la motion à laquelle je ne cesse de me référer, avaient une pensée particulière pour le paquebot de l'Atlantique Nord dont ils souhaitent la construction. Au moment où cette délibération a été prise, nos inquiétudes étaient grandes. Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, lorsque vous êtes venu assister à un lancement à Nantes, me faire part vous-même de votre incertitude sur l'inscription possible au cours de cette année de la construction de ce paquebot. Des progrès importants ont été réalisés depuis, mais j'ai encore des craintes de toute manière.

Vous avez prévu un crédit d'engagement de 4 milliards et un crédit de payement d'un milliard. Ce crédit d'engagement de 4 milliards ne correspond qu'à un acompte, mais un acompte sur quoi ? Une autorisation de programme doit porter sur un devis effectif. Or, ce devis n'existe pas. La conception même du paquebot auquel seront affectés les 4 milliards est encore incertaine. Elle ne l'est peut-être pas dans votre esprit; elle ne l'est pas non plus dans le mien. Je crois que sur ce point nos vues se rapprochent: il doit y avoir une conception différente de celle de l'ancienne *Normandie*, car la notion de confort s'est modifiée depuis que ce transatlantique a été lancé. Mais il importe que le paquebot que nous lancerons et qui sera à l'ancre dans quatre ou cinq ans dans le port de New-York soit digne du rang de la France. Il faut qu'il soit capable également de remplir le rôle que ses prédécesseurs ont si brillamment tenu depuis une année; il doit être adapté aux besoins et aux goûts de la clientèle.

On vous disputera peut-être la capacité de ce paquebot. Je crains qu'on ne veuille tenter de vous imposer un paquebot à prix réduit pour que, les apparences étant sauvegardées, le Trésor ne décaisse qu'une somme bien inférieure à ce qui serait nécessaire.

Le paquebot que nous demandons n'a pas pour but de donner une satisfaction de principe à des revendications auxquelles les deux Assemblées se sont associées. Il répond à des besoins bien connus que ceux qu'il doit remplacer ont pu satisfaire jusqu'ici.

Ce paquebot sera construit à Saint-Nazaire, car je ne crois pas que la capacité des cales permette à d'autres chantiers de se mettre sur les rangs.

Je m'associe entièrement aux propos de M. Romani sur l'opportunité de la construction d'un paquebot pour la Corse, qui permettra de fournir du travail aux chantiers de la Méditerranée. Monsieur le ministre du tourisme — je suis tenté de m'adresser plutôt au ministre du tourisme qu'à celui de la marine marchande — ce paquebot, tel qu'il est conçu, sera un instrument nécessaire du tourisme dans l'Ile de Beauté, dont l'exploitation touristique n'est encore qu'amorcée. Voilà, monsieur le ministre, ce que je désirais vous dire sur les chantiers navals.

Je dirai maintenant quelques mots des écoles. Ce sera l'écho, non d'une motion qui a été remise entre mes mains, mais de l'impression que j'ai reçue lors du baptême de la nouvelle promotion de l'école de navigation de Nantes.

Lorsque j'ai assisté à cette scène pittoresque, il y a quelques jours, la prépondérance des « bouchons gras » était évidente. Cette école de navigation reste ouverte à la préparation des officiers du pont mais s'oriente principalement — et je crois que c'est souhaitable et conforme à ses aptitudes — vers la formation des officiers mécaniciens. La formation d'offi-

ciers mécaniciens à Nantes trouve dans cette ville un lieu particulièrement bien adapté, en raison du voisinage immédiat de la mer et de cette atmosphère de chantiers de constructions navales dans laquelle nous vivons et qui fait que les vocations s'orientent tout naturellement vers les carrières maritimes de la machine. L'école supérieure de mécanique de Nantes va elle-même être prochainement dotée d'un bassin de carène.

Or, cette école nationale de navigation de Nantes est totalement insuffisante pour répondre aux besoins. J'ai reçu les doléances des professeurs me signalant combien ils étaient navrés de devoir refuser des jeunes gens qui ne pouvaient pas trouver de place à l'école de navigation de Nantes, alors qu'ils en ont la vocation, alors qu'ils ont une qualité telle qu'il y a une certitude qu'ils subiront de façon très satisfaisante les épreuves du concours.

Il s'agit d'une insuffisance matérielle, qui apparaît, d'ailleurs, par la quantité anormale de « dérogataires » dans la flotte française. Il y a en effet, dans notre marine, une crise de recrutement d'officiers qualifiés, officiers du pont ou officiers de la machine. Monsieur le ministre, vous êtes obligé de déroger à l'application de vos règlements parce que vous ne disposez pas du personnel possédant les brevets requis.

Je me suis préoccupé de savoir quelle était l'importance du nombre des « dérogataires ». Le renseignement m'a été communiqué par vos services. Le voici : « A la suite d'une enquête faite par les quartiers d'inscription maritime au 1er janvier 1954, sur 542 navires de commerce, 95 emplois d'officiers de pont sur 1.152, soit 24 p. 100, étaient occupés par des dérogataires. »

Cela signifie que vos règlements ne sont pas appliqués. Peut-être cela provient-il d'un défaut des programmes des écoles de navigation. Ces programmes sont en effet d'un niveau scientifique très élevé et rendent ces écoles inaccessibles à des jeunes gens qui ont la vocation. Or, le métier de marin exige une vocation.

**M. Vourc'h.** Très bien !

**M. le président de la commission de la marine.** Il n'est pas comme les métiers qui peuvent être exercés à terre. Si un jeune homme n'a pas la vocation, il ne résistera pas.

**M. le rapporteur pour avis.** Il ne sera même pas marin !

**M. le président de la commission de la marine.** Il pourra être embarqué pendant quelques mois mais, lorsqu'il se mariera, si son épouse n'a pas elle-même la vocation de femme de marin, il ne persévérera pas dans le métier. En disant cela je veux, à mon tour, saluer le courage et la douleur de ces femmes de marins qui, sachant le péril de la mer et l'ayant éprouvé il y a quelques jours encore, n'empêchent pas leurs enfants d'être marins et leur mari de s'embarquer. (*Applaudissements unanimes.*)

Les terriennes qui épousent des officiers de pont ou des officiers de la machine n'ont peut-être pas une vocation de femme de marin.

Soyez moins exigeants sur le programme. N'empêchez pas ceux qui ont la vocation de marin d'entrer dans vos écoles et peut-être aurez-vous moins de « dérogataires ». En tout cas, sans attendre ce résultat psychologique, il y a un résultat matériel que vous devez viser, c'est de donner à vos écoles une capacité qui permette de recevoir les jeunes gens qui s'y présentent, qui réunissent les qualités requises et qui satisfont aux examens d'entrée.

Vous devez faire le nécessaire à cet égard, je dirai presque que ce problème doit avoir une antériorité sur celui des chantiers navals. Vos chantiers navals sont prêts, mais vos écoles ne sont pas prêtes à recevoir les jeunes gens qui vous offrent leurs bras, leur courage et leur esprit pour animer ces navires dont je demande la construction et qui porteront sur toutes les mers du monde le renom de la France. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Vourc'h.

**M. Vourc'h.** Monsieur le ministre, dans la discussion générale je me bornerai à une question précise relative à votre administration centrale, non pas que je m'oppose à l'idée d'un secrétariat général ni à celle d'un ministre de la marine marchande, car j'en suis au contraire tout à fait partisan.

Depuis longtemps déjà, depuis plus de trois ans, j'ai attiré l'attention des ministres successifs de la marine marchande sur ce que j'appelle le scandale d'un petit navire, le scandale du *Guet*, vedette garde-pêche. A mes successives démarches écrites ou orales les ministres répondaient, portant foi aux renseignements à eux fournis par les services, que j'avais tort de m'émouvoir et que tout était pour le mieux. Une fois de plus je reviens à la charge.

La conception initiale du navire était heureuse. Il devait assister les pêcheurs hauturiers des côtes de Bretagne, devait être nanti d'un appareil radar pour la détection des bancs de poissons, devait même être muni d'un fusil-mitrailleur pour la chasse aux marsouins, répondant ainsi, avant ses manifestations, au souci de M. Le Basser.

Conception heureuse, certes. Nous manquions d'une telle unité. Les petites vedettes garde-pêche de nos côtes chargées de la police des pêches aux abords immédiats du rivage ne pouvaient prétendre accompagner à deux cent milles ou trois cents milles au large les barques hauturières. Le désastre récent témoigne tristement des risques de cette pêche. Notre collègue, M. Yves Jaouen, a évoqué tout à l'heure cette question, ainsi que M. le président de la commission de la marine et des pêches, M. Abel-Durand. Je vous remercie, moi aussi, monsieur le ministre, d'avoir témoigné récemment votre sympathie aux sinistrés de cette catastrophe.

Quel fut le sort du *Guet*, qui devait être la fierté de notre marine marchande dans le domaine de la surveillance des pêches ?

Conçu en 1946, mis en chantier en 1947, il a subi des aventures invraisemblables; il est devenu la fable, la risée de nos ports de pêche de Bretagne. Toutes précisions sont fournies dans les rapports de la commission d'enquête que le Sénat a désignée il y a plusieurs mois et qui s'est rendue sur les lieux. L'Assemblée nationale avait aussi chargé une commission d'enquête d'examiner cette affaire. Le ministre de la marine marchande de l'époque avait désigné de son côté, il y a un an, une commission administrative pour le renseigner personnellement.

Il ne serait pas difficile d'établir que cette dernière commission ne contredit nullement dans ses appréciations les deux commissions parlementaires. Il serait trop long d'analyser ces trois documents, qui sont du reste à la disposition de nos collègues.

Je résume le *curriculum vitae* du *Guet*. En fait, il ne servit jamais à rien. La lecture de son carnet de bord, les appréciations trimestrielles des chefs de quartier nous donnent une monotone litanie d'avatars, de plaintes, de réparations nécessaires; pendant plusieurs mois il demeura confié successivement soit au chantier constructeur, soit à l'arsenal de Brest où il resta sept à huit mois, soit à celui de Lorient où il resta presque aussi longtemps.

Voici d'ailleurs une preuve de la justesse de nos critiques : depuis l'été dernier, le *Guet* se retrouve à son chantier d'origine. Que lui fait-on cette fois ? Quelles réparations nouvelles, quels aménagements ? Nous ne le savons pas encore, nous le savons simplement d'une façon un peu sommaire, par une lettre que le président de notre commission vient de recevoir de vos services ou de vous-même, monsieur le ministre. L'équipage, lui, est dispersé et appelé à d'autres fonctions, seul un mécanicien est à bord.

Je pourrais illustrer ce terne résumé par des traits pittoresques nombreux mais bien tristes. Je limite mon actuel propos à deux incidences.

Le *Guet* était destiné à suivre la pêche hauturière. L'article 5 du marché stipule que le Bureau Véritas surveillera la construction, qui doit répondre en tous points aux règlements de cette société, aux lois, décrets et règlements relatifs à l'hygiène et à la sécurité. Le navire doit posséder la plus haute cote prévue pour les navires de cette catégorie. Toujours d'après le marché, l'administrateur de la marine suivra les travaux et pourra demander le concours du service de surveillance de Saint-Nazaire ou des représentants de la marine marchande.

Bureau Véritas, quel beau mot ! mais quelle lamentable réalisation !

Tout d'abord, au lieu de bois de chêne, on utilise le pin dit d'Oregon moitié moins résistant que le chêne. Pas de carlingue. Mesdames, messieurs, les collègues qui ne sont pas habitués à ces choses ignorent cette terminologie, nous avons pu nous rendre compte de ce que c'était lors de notre enquête. Cette absence de carlingue est contraire aux normes. Avec une carlingue — il faut retenir ce fait — la rigidité de la quille eût été 400 fois plus grande. Pas de cloison étanche entre la machine et le poste arrière. Finalement, avec un retard dans la décision, on classe ce bâtiment non comme hauturier mais comme vedette touristique. Un navire de 22 mètres 80 avec un moteur de 350 CV devient barque touristique. Il dégénère en bateau incapable de naviguer et inutilisable ! Juge et partie, le Bureau Véritas a été payé par le budget de la marine marchande pour aboutir au néant.

Je ne crois pas exagérer en disant que ce navire, qui n'a pas ou n'a guère navigué, a déjà coûté à notre budget un total de 100 millions, en comprenant dans cette somme la solde de l'équipage; 100 millions dépensés en pure perte.

Nous ne savons pas ce que coûteront les réparations actuellement entreprises, mais notre commission a pu constater que la construction du *Guet* a coûté bien plus du double de celle d'un thonier ordinaire. Nous avons vu les carcasses de ces thoniers lors de notre enquête. Elles étaient en chêne robuste et non en pin d'Oregon. La catastrophe récente montre qu'on n'a pas encore trouvé un matériel assez fort pour résister aux ouragans. N'est-il pas possible, monsieur le ministre, d'exercer un recours contre le bureau Véritas ?

Deuxième observation: j'incrimine aussi les services du ministère. Tandis qu'il y a trois ans, je leur signalais la faute, pourquoi ne pas l'avoir reconnue ? Il y a eu, il y a, il y aura des erreurs dans la construciton des navires comme dans celles des autres bâtiments. Ils n'ont pas eu le courage de reconnaître l'erreur et ils ont persévéré. Or, monsieur le ministre vous le savez, persévérer est diabolique.

Je me permets un bref souvenir. Un Breton, qui était connétable de France et qui s'appelait Arthur de Richemont, entendit un jour parler de cette étrange Lorraine, il y a de cela quelques centaines d'années. Il vint la trouver avec une troupe. Lorsqu'il la rencontra, il lui tint ce propos:

« Je ne sais pas si vous êtes de par Dieu, mais, dans ce cas, je ne vous crains pas! Si vous êtes de par le diable, je vous crains encore moins! »

Faites comme Richemont, monsieur le ministre, et n'ayez pas peur du diable!

Le marché du *Guet* prévoyait le concours de l'administrateur de l'inscription maritime.

Il donna son avis. Il disait, il s'agit de l'inscription maritime de Douarnenez: « Il faut faire un navire genre malamock qui a fait ses preuves! »

Vos services ne tinrent pas compte de cet avis émanant d'un homme qui connaissait mieux qu'eux la mer et ses périls. Cet administrateur voulut surveiller de près la construction du *Guet*. Vos services lui firent savoir qu'il devait se borner à prendre livraison de la marchandise et du matériel. C'était tout.

Les inspecteurs de la navigation, dont une fonction essentielle est de veiller à la sécurité des équipages, furent traités comme négligeables. Comble: on leur a fait savoir récemment que les navires garde-pêche ne sont plus sous leur contrôle de navigabilité.

Le même ordre ou décret stipule que toute autorité est ôtée aux administrateurs de l'inscription maritime en ce qui concerne le personnel des vedettes garde-pêche.

Mains libres désormais aux services de l'administration centrale, ce qui souligne la nécessité d'un secrétariat général.

**M. Pellenc,** *rapporteur général de la commission des finances.* Cela souligne la nécessité d'une charrue, mais pas nécessairement d'un secrétariat général.

**M. Vourc'h.** Je vous remercie de votre interruption, monsieur le rapporteur général!

Ce n'est pas seulement mesquin. C'est grave: la vie des hommes mérite en effet considération.

Je vois deux culpabilités sur lesquelles, monsieur le ministre, vous pouvez agir: le Bureau Véritas, d'une part; vos services, d'autre part. Je ne sais s'il faut ajouter une autre responsabilité: celle des constructeurs. Ils peuvent répliquer qu'ils ont exécuté ce qu'on leur a commandé.

Il y a cent millions au passif du *Guet*, à son actif, zéro.

Ici on m'interrompra peut-être pour m'objecter: oui, mais il a servi un jour. Il a servi à secourir un bateau qui était en panne!

C'est exact. Le temps était très beau, la mer était très calme. On demanda au *Guet* d'aller chercher un bateau qui était en panne de moteur. Il fit cette besogne très correctement. Mais, ce n'était pas là un très grand service, car je suis tranquille, la solidarité de nos marins est bien connue! Ce bateau aurait été sauvé par un collègue qui l'aurait pris en remorque. A l'arrivée au port, on serait allé au « bistrot » du quai et avec deux litres de rouge le remerciement aurait été accordé. C'eut été moins cher qu'avec le *Guet*.

A quoi pourra-t-il servir ?

**M. le rapporteur pour avis.** Il remplacera la *Guyane*.

**M. Vourc'h.** On assure qu'il va s'ajouter aux petites vedettes garde pêche de la côte. Ce serait l'aveu d'un échec, d'une erreur, d'une faute. Les petites vedettes actuelles suffisent à leur destination. Il est superflu de leur adjoindre un navire de l'ampleur du *Guet* et qui fera moins bien. Il est à craindre qu'il ne serve qu'à continuer le gaspillage des millions de notre marine marchande.

Je m'excuse d'avoir borné mon intervention à ce fait précis mais il y a là un scandale qui révolte nos marins pêcheurs. Il faut y mettre fin! (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à Mlle Dumont.

**Mlle Mireille Dumont.** Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, ce budget, après les modifications apportées par les lettres rectificatives, est loin d'être marqué par l'orientation nouvelle désirable. Il continue l'aide à ceux dont les privilèges sont patents car aucune des grandes compagnies qui vivent de la mer n'appartient à un secteur « mourant », terme employé par le rapporteur de la commission des finances. Ce budget prévoit même une aide accélérée aux grandes compagnies alors que le crédit maritime mutuel n'apporte pas l'aide indispensable à ceux qui lui font appel. Nous aurions préféré un crédit réel aux promesses que des caisses seront créées dans les territoires d'outre-mer. Bien plus, par son article 3 il crée de nouveaux impôts multipliant par 40 la taxe spéciale prévue sur les navires de pêche. Le produit de cette taxe, ce prélèvement de plus de 10 millions sur la pêche maritime est fait au profit du centre scientifique et technique des pêches maritimes, lequel devrait être financé directement par le budget de l'Etat.

En évoquant les difficultés de la pêche artisanale, je voudrais citer les quelques lignes de la protestation suivante.

« La pêche artisanale est dans une situation de plus en plus précaire et tous les pêcheurs du quartier de Marseille, entièrement solidaires avec les pêcheurs bretons, vous prient d'intervenir lors de la discussion actuelle du budget pour qu'un texte de loi exonérant les pêcheurs de la part de l'impôt de 5 p. 100 sur les salaires soit adopté. »

Divers projets de loi — et M. Denvers a évoqué ce fait — ont été déposés. Il est nécessaire que les assemblées en discutent très rapidement.

Le budget de la marine qui nous est soumis est un budget de classe comme l'a justement qualifié notre collègue Alain Signor à l'Assemblée nationale. Il n'accorde pas encore aux retraités les revendications depuis si longtemps réclamées. M. Denvers, au nom de la commission de la marine et des pêches, le soulignait également. A côté de toutes les injustices dont ils sont victimes, il faut dénoncer la loi de la péréquation des retraites, même les anciennes augmentations qui, récemment, ont affecté les bas salaires et les ont fait passer de 20.490 à 22.680 francs, n'ont pas touché les pensions des marins. Les retraités les plus malheureux qui, si la péréquation avait joué, auraient vu leur retraite augmentée de 1.200 francs par mois, ont été spoliés de cette majoration pourtant bien souhaitée.

Les compagnies subventionnées sont, elles, mieux traitées et les commissions compétentes ont dû reviser les calculs trop généreux du Gouvernement. Je voudrais signaler que rien n'est changé parmi les privilèges des grandes compagnies. Il n'est pas inutile d'indiquer à nouveau que la Compagnie générale transatlantique, subventionnée cependant par l'Etat, investit des capitaux dans des compagnies de navigation aérienne concurrençant Air France. J'ai signalé le fait à la tribune — M. Courrière le signale encore cette fois dans son rapport, au nom de la commission des finances — comme je me dois de dénoncer à nouveau ici le scandale de la Société hôtelière de ravitaillement maritime, liée par contrat à la Compagnie générale transatlantique et aux Messageries maritimes. Les interventions de mon camarade Cermolacce et les miennes, sa question écrite au ministre, les multiples protestations n'ont pas mis fin à ce scandale. Les compagnies subventionnées assurent à la gestion de la Société hôtelière de ravitaillement maritime un régime de faveur qui ne va pas sans combinaisons pour le moins contestables: embarquement de tonnage important de nourriture, figurant sur les pièces comptables pour un volume beaucoup plus élevé que les rations allouées aux équipages et aux passagers, dont la qualité et la quantité sont en régression générale.

Nombreux sont également les transbordements d'un navire à l'autre. L'électricité, la force motrice, le chauffage, le matériel, ce sont les compagnies de navigation qui les paient, comme on met à la disposition de la Société hôtelière de ravitaillement maritime du personnel à titre gratuit pour le service de bar, de restaurant et d'hostellerie à bord des navires. Nous n'avons pas à nous étonner si cette Société hôtelière de ravitaillement maritime a réalisé 600 millions de bénéfices nets et a constitué une réserve de 800 millions en 1953. Ses comptes camouflent des bénéfices encore plus importants.

Dans l'intérêt des équipages, sur lesquels la Société hôtelière de ravitaillement maritime en a fait un droit de regard, ce qui donne lieu à de véritables brimades; dans l'intérêt des contribuables, ce scandale doit cesser. Le contrat néfaste doit être résilié. Les compagnies subventionnées doivent assurer leur propre gestion. Ainsi le désirent et le personnel et les honnêtes gens.

Ce budget manque de perspectives. Il n'apporte pas, pour l'enseignement maritime, les améliorations, cependant essentielles, auxquelles faisait allusion le président de la commission de la marine marchande, améliorations réclamées depuis longtemps.

Je veux rappeler que M. le ministre répondant à la question préoccupante de la formation maritime et du manque de débouchés pour les jeunes, avait ces paroles: « Nous serions bien légers si nous n'augmentions le nombre des apprentis formés par nos écoles d'apprentissage, dont le devoir est de former des jeunes apprentis à concurrence des vides à combler dans la profession. »

Le ministre déplore, bien sûr, l'état de choses actuel, mais son rôle ne doit-il pas être non pas de déplorer, mais de chercher à améliorer ?

Puisque je fais allusion au problème du chômage, je déclare approuver les propositions faites par M. Denvers tendant à la création de caisses de chômage. Je demande la limitation à vingt-cinq ans, pour l'attribution du fascicule, tout en étant, bien sûr, tout à fait d'accord sur le fait que les jeunes, pour être embauchés à moins de vingt ans, doivent avoir le certificat d'apprentissage maritime.

Je voudrais maintenant rechercher devant vous les causes du chômage. Une des principales sources de ce chômage est la productivité qui est maintenant imposée par les compagnies de navigation. Les abus ne sont pas rares: parfois dix-huit et même vingt heures de travail par jour sont exigées, en cette période de l'année, pour le cabotage avec l'Afrique du Nord, par exemple.

Ces abus, préjudiciables aux marins, sont un facteur important de chômage et ont pour but de gonfler les bénéfices des compagnies de navigation, qu'il s'agisse du cabotage ou du long cours.

Voici quelques exemples des bénéfices nets réalisés, qui ne sont qu'une partie des bénéfices réels. La navigation mixte passe de 86 millions de francs en 1949 à 121 millions en 1952; les Chargeurs réunis, de 283 millions en 1949 à 590 millions en 1953; les Transports océaniques, liés aux Messageries maritimes, passent de 57 millions en 1949, à 145 en 1952; la compagnie Fraissinet de 32 millions à 92 millions pour la même période et il en va de même pour toutes les compagnies.

Voici un autre exemple: une étude de l'agence Fournier, du 26 octobre 1954, au sujet de la Nouvelle compagnie havraise péninsulaire de navigation, indique que, depuis 1948, les bénéfices d'exploitation ont ainsi évolués: 256 millions, 727 millions, 736 millions, 1.129 millions, 1.056 millions et 1.732 millions pour l'exercice 1952-1953. En fait la compagnie a gagné pour ce dernier exercice 150 p. 100 de son capital social. La conclusion de l'artilce était: L'affaire est très rentable ». Assurément nous n'en doutions pas avec les chiffres donnés.

**M. le président de la commission de la marine et des pêches.** Vous le déplorez ?

**Mlle Mireille Dumont.** Ce que nous déplorons, c'est en premier lieu la productivité qui se fait au détriment de la santé des marins.

**M. le président de la commission de la marine et des pêches.** Vous préférez qu'il y ait des faillites ?

**Mlle Mireille Dumont.** En réalité, aucune entreprise concernant la navigation, le trafic maritime, la construction ou la réparation navale n'est déficitaire. Le chômage et les licenciements ont à la base comme causes la recherche de plus grands bénéfices au mépris des conditions de travail et de la vie même des travailleurs.

A Marseille, les cadences accélérées imposées aux dockers étaient la cause de nombreux accidents mortels. La chambre patronale des aconniers qui ne voulaient pas endosser la responsabilité de ces accidents a déclaré dans un rapport: « Le rythme du travail, les cadences, le rendement, c'est l'affaire du docker qui en est maître ». Las de risquer leur vie, d'être obligés de se rendre à l'embauche pour être soumis jusqu'à onze horaires de travail différents, les dockers se sont mis à travailler normalement à Marseille et à Bordeaux. Depuis le 8 novembre dernier, plus de cadences infernales sur le port de Marseille. Les accidents ont presque disparu et plus de 3.000 dockers sont embauchés tous les jours alors que, auparavant, il n'y en avait que 1.800 seulement.

La commission paritaire qui s'est réunie le 28 décembre doit faire droit à leur justes revendications.

Un autre exemple de la productivité génératrice de chômage est fourni dans la onzième région économique pour la construction et les réparations navales avec un tonnage supplémentaire de construction, le nombre des « productifs » est passé de 9.250 en 1951 à 6.770 en 1952.

On arrive ainsi à des réductions du temps de travail scandaleuses. Voici un exemple pris au chantier naval de la Ciotat. Le temps est réduit de 1 heure 75 à 0 heure 70, et M. Terrin, patron des chantiers navals de la Ciotat, se dit « en difficulté », alors qu'il a du travail assuré jusqu'en 1957. Déjà, il réduit les heures de travail des mensuels, diminue la prime de fin d'année de 50 p. 100, procède à des licenciements et menace de licenciements encore plus importants, sinon de la fermeture des chantiers.

Que compte faire M. le ministre chargé de la marine marchande, puisque celle-ci n'a pas son ministre propre, et M. le ministre du travail au sujet de cette grave question ? Les ouvriers et les employés de ces chantiers, toute la population qui en vit, entendent que les conditions de vie des travailleurs ne soient pas touchées.

Les plaintes de M. Terrin sont dues au manque à gagner sur le dernier bateau qu'il a construit, *l'Olympic Splendour*, mais le bénéfice réalisé reste confortable. Pour neuf chantiers de construction navale, parmi lesquels ceux de la Ciotat, les bénéfices avoués sont passés de 250 millions en 1947 à un milliard et demi en 1953. Il n'y a donc aucun prétexte pour réduire le personnel dans ces chantiers, qui ne manquent pas, je le répète, de travail. Je dois dire que les bénéfices patronaux ne peuvent pas non plus servir de prétexte, puisque nous voyons que les bénéfices patronaux sont en hausse. J'attends la réponse de M. le ministre à cette question.

Si dans mon département, à la Ciotat et à Port-de-Bouc, il n'y a pas de crise dans la construction navale, il n'en est pas de même dans d'autres chantiers pour lesquels il y a des dispositions à prendre rapidement. Pour la Seyne, nous appuyons la demande qui a été faite de construction d'un paquebot pour le service de la Corse. Cinquante mille Corses ont exprimé leur volonté, dans une action engagée à Toulon, de voir commander ce paquebot. Nous pensons même que rapidement ce sont deux paquebots qui doivent être mis en chantier.

Pour les chantiers de Saint-Nazaire, et je rejoins la protestation de M. Abel-Durand, la promesse de construction d'un paquebot pour la ligne de l'Atlantique Nord ne doit pas être une vaine promesse, ce que nous craignons avec l'inscription de 4 milliards seulement alors que l'autorisation de programme devrait en comporter au moins 30. A ce sujet, la construction de deux paquebots de tonnage moyen aurait paru une meilleure solution: travail sur deux chantiers, rotation plus rapide. Actuellement, il faut que les 4 milliards soient inscrits comme premiers crédits de payement, car la menace de chômage massif sur les chantiers de Penhoët est angoissante. La question posée est celle-ci: la commande sera-t-elle passée avant le 31 décembre ? quand les travaux commenceront-ils dans les chantiers ? Ces commandes doivent être passées au plus tôt, tant pour la ligne de l'Atlantique Nord que pour la ligne de la Corse, et des mesures doivent être prises auprès des compagnies bénéficiaires de l'aide de l'Etat — je reviendrai d'ailleurs sur ce point — afin qu'elles ne désertent pas les chantiers français.

Il faut aussi souligner que le manque de travail sur certains chantiers résulte souvent de luttes menées entre les puissances financières pour s'assurer le monopole de la construction navale. Nous devons empêcher que les travailleurs français fassent les frais de cette lutte intestine, comme nous devons empêcher que, sous prétexte de lutter contre la concurrence allemande ou japonaise, les salaires et garanties acquis par les travailleurs français soient touchés.

Actuellement, des contacts sont pris entre patrons et ouvriers de différents chantiers. Qu'attend le Gouvernement pour permettre la réunion de la commission paritaire ? Les constructeurs et réparateurs de navires seraient d'accord pour la préparation d'une convention collective; il n'y a donc pas de raison d'attendre.

Dans les réparations navales sévit aussi la course à la productivité, mais les bénéfices, eux, ne sont point menacés. S'il y a crise dans les réparations navales, une part de responsabilité revient aux armateurs qui veulent assurer l'amortissement rapide des navires. Alors qu'il demandait autrefois quinze ans, il est actuellement assuré au bout de cinq ans seulement. Pour arriver à cela, les armateurs réparent le moins possible. Par exemple, un bananier, qui devrait être réparé lors de tous les voyages, n'est réparé que tous les deux voyages et bien souvent par l'équipage.

Ces pratiques, comme le fait que 50 p. 100 du fret français est transporté par des navires étrangers appartenant à des compagnies diverses, où les armateurs français d'ailleurs investissent des capitaux, sont grandement dommageables au travail de nos chantiers et de nos ports, et, sous le couvert même de ces compagnies étrangères, des capitaux français font construire à l'étranger.

A l'Assemblée nationale a été signalé le fait, que j'évoquais tout à l'heure, des compagnies de navigation françaises, même subventionnées, qui ont délaissé les chantiers français.

Nous demandons qu'il y ait obligation absolue pour les compagnies de navigation qui reçoivent une aide de l'Etat, sous quelque forme que ce soit, de faire construire et réparer sur les chantiers français. C'est une chose qui apparaît comme logique, comme toute naturelle, mais, si les armateurs ne se croient pas obligés pour autant, c'est au Gouvernement à les y contraindre.

Nos chantiers peuvent construire 500.000 tonneaux de navires. La mise en route de la construction de nombreuses unités pour notre flotte, et aussi pour répondre aux commandes extérieures que nous devons rechercher est une question vitale pour des dizaines de milliers de travailleurs, non seulement de la construction et des réparations navales mais aussi de la métallurgie et des nombreuses industries annexes intéressées à la construction.

Le Gouvernement accorde une aide à l'armement français lequel — j'en ai fait la preuve — voit ses bénéfices s'accroître d'année en année, et une aide supplémentaire est en préparation. Nous ne pouvons être d'accord avec cela.

Oubliant les distributions de dividendes, les bénéfices et les réserves, le rapporteur de la commission des finances est d'avis de donner, en plus de l'aide à la construction navale, des moyens de trésorerie aux armateurs. En réalité, il s'agit d'abaisser pour les compagnies le taux d'emprunt jusqu'à 3,5 p. 100 et de leur assurer le remboursement partiel des charges d'exploitation. C'est faire un cadeau aux riches qui ont des intérêts, non seulement dans les constructions navales, mais dans la sidérurgie et dans la banque.

Je voudrais citer un seul exemple, pris dans l'intervention de mon camarade Gravoille à l'Assemblée nationale:

« Si on examine la composition des différentes sociétés de navigation qui ont toutes partie liée avec les chantiers de constructions navales, la sidérurgie et les banques, on s'aperçoit que ces sociétés réalisent d'immenses bénéfices.

« Prenons, par exemple, le cas du transport pétrolier. Il est entre les mains des gros trusts qui contrôlent les sources de matières premières, le transport, le raffinage et la distribution. Esso-Standard, avec une flotte de 82.000 tonneaux, réalisait 383 millions de francs de bénéfices en 1947, en réaliserait 1.250 millions en 1953 et possède 21 milliards de francs de réserves. La Royal Dutch Shell, dont la flotte totale est aussi importante que la marine marchande française et dont la société française représente 80.000 tonneaux, réalisait en 1947 un bénéfice de 173 millions de francs et, en 1953, de 1.400 millions. »

Pour justifier cette suraide, le rapporteur de la commission des finances parle des handicaps qui pèsent sur l'armement français. Il oublie de signaler le véritable handicap, celui qu'ont fait peser les accords économiques découlant du plan Marshall, interdisant aux compagnies maritimes françaises certaines zones qui étaient nos clientes habituelles.

Il s'agit actuellement de secouer ce joug paralysant. Il faut faire reprendre à nos bateaux les lignes traditionnelles à notre commerce, les échanges salutaires pour l'ensemble de l'économie de notre pays.

Si je prends l'exemple du port de Marseille, actuellement, le chômage affecte, pour cette seule ville, environ 1.200 marins. Notre port trouvait sa prospérité en majeure partie dans un trafic régulier avec les régions de la mer Noire, du Proche et du Moyen-Orient, de l'Extrême-Orient, spécialement dans les échanges avec la Chine.

Les messageries maritimes effectuaient leur trafic le plus important avec ce pays, ce qui garantissait un emploi à 4.500 marins.

Actuellement, la reprise des relations commerciales avec la Chine, les échanges commerciaux réguliers avec l'Indochine, auraient les effets les plus heureux pour la disparition du chômage dans notre port et pour la reprise de l'activité commerciale, non seulement de Marseille et du département des Bouches-du-Rhône, mais de l'arrière-pays, c'est-à-dire des départements environnants.

C'est donc, en vue du travail à assurer aux jeunes, pour l'embarquement de tous les apprentis, pour la fin du chômage portuaire, pour la fin du marasme économique de toute la région, une solution majeure attendue par la classe ouvrière marseillaise et par les milieux commerciaux et industriels les plus divers.

Cette mesure aurait un retentissement favorable dans la France entière. En même temps, un trafic normal retrouvé nécessiterait le renouvellement immédiat de plus de 100.000 tonnes de navires, ce qui assurerait du travail à nos chantiers.

Avec les diverses mesures que j'ai proposées au cours de cette intervention, c'est dans une politique française indépendante, animée du seul souci de garder à notre pays son rang de grande puissance et de préserver son potentiel maritime, que se trouve la garantie du travail pour nos marins, marins pêcheurs et de la marine marchande, pour les travailleurs de nos ports et de nos chantiers qui sont la source d'une importante partie de la richesse de notre pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Lachèvre.

**M. Lachèvre.** Un écrivain maritime, mesdames, messieurs, a écrit récemment que l'indifférence aux choses de la mer était une des caractéristiques de notre pays. Personnellement, je ne le crois pas, mais je suis bien obligé de constater qu'en dehors de nos départements du littoral l'attention des Français n'est guère attirée qu'à l'occasion des périodes dramatiques comme celle que nous venons de vivre, qui opposent les équipages aux éléments déchaînés.

Un journal spécialisé, très répandu parmi les marins, a cru devoir écrire, de son côté, à l'occasion du vote du budget de la marine marchande à l'Assemblée nationale, que le Parlement manquait de foi, ce qui est grave. La foi ne suffit pas toujours pour abattre des montagnes. (*Très bien! très bien!*) Je ne conteste pas l'existence d'une montagne d'indifférence pour les choses maritimes dans notre pays, mais je renvoie le compliment à son auteur, aussi bon journaliste qu'authentique marin, en lui disant que la presse française, celle qui touche le grand public, et non pas seulement sur nos côtes, serait bien inspirée en aidant le Parlement à faire comprendre dans le pays l'importance vitale de sa présence sur mer.

C'est une des traditions qu'il convient de maintenir pour que la France puisse conserver son rang parmi les grandes nations. La maxime de Richelieu mériterait d'être répandue dans nos écoles, alors qu'elle est seulement, à peu de choses près et depuis trois cents ans, répandue dans les écoles anglaises, où nul n'ignore que la richesse, la sécurité et la puissance de la nation sont étroitement liées à la puissance et à l'activité de sa flotte marchande.

Cette question de propagande a été fort justement soulevée devant vous, monsieur le ministre, lors du débat à l'Assemblée nationale. Je voudrais vous faire une suggestion: le Gouvernement dispose — et il a montré qu'il savait magistralement s'en servir — d'un réseau de télévision qui est en plein développement et qui couvrira bientôt toute la France. Faites consacrer, monsieur le ministre, régulièrement chaque mois une ou deux heures à la marine marchande. Montrez l'activité de nos ports; montrez nos chantiers de constructions navales. Montrez nos usines spécialisées dans la construction des chaudières et des moteurs. Montrez que, dans toute la France, de nombreuses industries, de nombreux artisans vivent de la vie de notre marine. Montrez ce qu'elle apporte: le coton, le pétrole, le minerai, le café; montrez ce qu'elle emporte; montrez nos pêcheurs à l'ouvrage sur les bancs de Terre-Neuve, en mer du Nord ou ailleurs.

Si vous faites cela, monsieur le ministre, faites mieux encore: faites installer, avec la complicité de notre collègue et ami M. Gilbert-Jules, qui était ici tout à l'heure, deux ou trois postes récepteurs dans des bureaux bien choisis de la rue de Rivoli. Vous les connaissez bien. Je crois, en ce qui me concerne, à la vertu de l'enseignement par l'image. Ceux qui auront des yeux pour voir auront ensuite, je l'espère, des oreilles pour entendre.

Je veux en venir pourtant à mon sujet, qui est d'entretenir le Conseil de la République d'une question qui se rattache à la convention internationale visant la sauvegarde des personnes humaines et la sécurité des navires en mer, dont j'ai eu l'honneur d'exposer les modalités au Conseil de la République, il y a quelques mois.

Nous sommes à quelques heures du troisième anniversaire de cette nuit de Noël 1951 où s'éleva, au large des côtes de Cornouailles une effroyable tempête. Nos flottilles de pêche, Dieu merci, étaient rentrées. De toutes parts cependant, les stations radio-maritimes enregistraient les appels angoissés des hommes qui luttaient contre l'ouragan. Un navire irlandais disparaissait en quelques minutes. Un cargo allemand coulait en mer du Nord. Un cargo norvégien, coupé en deux, perdait la moitié de son équipage. Le géant de l'Atlantique, *Queen Elisabeth*, arrivait à son port d'attache avec ses hublots et ses fenêtres enfoncés et plus de cinquante blessés à bord, tandis que de nombreux petits navires étaient jetés à la côte.

Pris dans cet effroyable drame, un navire américain, le *Flying Enterprise*, luttait à mort contre les éléments déchaînés. Autour de ce bateau arrêté allait se concentrer l'attention du monde. Vous vous souvenez — tous les Français se souviennent — du nom de son capitaine courageux, le capitaine Carlsen.

Responsable de cinquante vies humaines, équipage et passagers, le capitaine Carlsen était maître après Dieu d'un navire qui contenait un précieux chargement. Grâce au miracle de la radio, son message de détresse, recueilli par toutes les stations maritimes du littoral de l'Atlantique et de la Manche, provoqua le ralliement immédiat des navires les plus proches et le départ, de France et d'Angleterre, des plus puissants navires de sauvetage. Equipage et passagers furent arrachés à la mort.

Si je rappelle, mesdames et messieurs, l'histoire du capitaine Carlsen et ce miracle de la radio, choisi parmi tant d'autres, c'est pour mieux souligner le silence tragique qui entoure un drame récent qui vient d'endeuiller les côtes françaises et qui a été évoqué tout à l'heure à la tribune. Sept chalutiers engloutis, 64 morts, 45 veuves, 83 orphelins! Il a fallu des jours et des nuits d'angoisse avant de se rendre à l'évidence. Aucun message, aucun appel de détresse n'est parvenu aux stations radio-maritimes, dont je tiens à souligner le dévouement total dans les jours qui ont suivi le début de la tempête, le 20 novembre dernier. Je sais que les hommes du Conquet et d'ailleurs ont veillé avec la volonté farouche de guetter la moindre lueur d'espoir. Qu'ils en soient remerciés.

C'est pour prévenir d'autres silences que le comité consultatif international des radiocommunications, au cours de son assemblée plénière tenue à Stockholm en 1948, a mis à l'étude la question suivante: Est-il possible de définir un signal d'alarme, utilisable en radiotéléphonie, répondant aux caractéristiques ci-après: 1° déclencher à bord des navires ou des stations radio-maritimes une sonnerie d'alarme; 2° être facilement identifiable à l'écoute humaine.

Si cette question a été posée sur le plan de la radiotéléphonie, c'est qu'elle est déjà réglée sur le plan de la radiotélégraphie. Les navires obligatoirement équipés en télégraphie sont les navires de plus de 1.600 tonneaux. Ceux qui sont obligatoirement équipés en téléphonie ont une jauge brute comprise entre 500 et 1.600 tonneaux.

La question mise à l'étude par le comité international des radiocommunications vise donc à étendre aux petites navires, qui sont obligatoirement équipés en phonie, et aux navires de pêche, semblables aux chalutiers si tragiquement disparus et volontairement équipés en radiotéléphonie pour les besoins de leur exploitation, les avantages d'un système automatique de déclenchement de l'alarme.

Je crois pouvoir dire que les expériences de laboratoire qui ont été menées aux Etats-Unis d'Amérique, dans le Royaume-Uni et en France sont aujourd'hui concluantes. L'Angleterre et la France ont décidé de faire des essais communs dans une région de brouillage intense. La région du Pas-de-Calais a été choisie en raison de la forte densité des navires qui font route dans ces parages et de l'intensité des brouillages qu'on y rencontre.

Dans la confrontation des études et des appareils américains, anglais ou français, le signal d'alarme imaginé par des ingénieurs français semble avoir donné les meilleurs résultats. Il dérive directement, si j'ose ainsi m'exprimer, du signal des pompiers, c'est-à-dire qu'il donne deux fréquences audibles se succédant à un rythme régulier.

Les expériences ont commencé en novembre 1950 entre une station côtière anglaise séparée de 120 milles marins de notre station française de Boulogne-sur-Mer.

En 1951, à la lumière des résultats obtenus, le Comité consultatif international des radiocommunications a décidé de poursuivre les essais. Les Etats-Unis ont reconnu que le signal français était le plus efficace. Le Royaume-Uni a adopté un signal voisin du signal français. De nouveaux essais ont eu lieu. Ils ont donné satisfaction. Il est donc apparu nettement qu'on pouvait définir un signal d'alarme efficace et construire des appareils de conception simple et robustes répondant à ce signal d'alarme; sur le plan technique le problème de l'auto-alarme radiotéléphonique peut donc être considéré comme entièrement réglé.

Sur le plan financier, le problème ne pose pas de difficultés insurmontables. L'appareil transmetteur de l'auto-alarme est d'une simplicité telle que son prix de revient ne dépassera certainement pas 35.000 à 40.000 francs, si les grandes maisons françaises spécialisées peuvent envisager une fabrication en série.

Je sais bien, mes chers collègues, que la présence d'un appareil supplémentaire sur la passerelle d'un chalutier n'ajoutera rien aux qualités nautiques de celui-ci, ni à la valeur de son équipage. Ce qui m'intéresse dans le temps présent, c'est la sauvegarde des vies humaines et nous avons le devoir de ne rien négliger pour les protéger.

Tous les navires qui viennent de disparaître étaient munis d'un appareil de phonie, généralement manipulé par le patron lui-même. Aucun d'entre eux n'a émis le moindre signal. Il n'est pas difficile d'imaginer que, pris dans l'ouragan, ayant à choisir entre sa barre et sa radio, chaque patron a choisi sa barre, comme c'était son devoir de le faire. Il l'a choisie parce qu'il ne pouvait pas perdre de temps devant un appareil de radiotéléphonie qui reste pour lui un appareil mystérieux.

Je crois pouvoir donner un exemple supplémentaire avec ce chalutier de Boulogne qui s'est perdu corps et biens en mer du Nord, il y a trois ans, à 20 milles seulement d'une station côtière anglaise qui aurait pu le sauver si le patron avait eu le réflexe de régler son appareil sur la fréquence internationale réservée aux messages de détresse, et qui est veillée vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Dans le système imaginé et mis au point à la suite des travaux du comité consultatif international des radiocommunications, il suffira à n'importe quel matelot d'enfoncer un bouton pour faire fonctionner à distance par la voie radioélectrique une sonnerie d'alarme. Le transmetteur auto-alarme seul est donc suffisant à bord des petits navires. L'alerte sera donnée automatiquement, non seulement dans les stations radiomaritimes, mais à bord de tous les navires munis du récepteur auto-alarme correspondant. Le patron du navire en difficulté pourra ainsi donner, sans perte de temps et avec la certitude d'être entendu par quelqu'un, la position dans laquelle il se trouve en difficulté.

Il faut, monsieur le ministre — c'est à vous que je m'adresse maintenant — que ce système reçoive son application pratique en France. Les marins ont l'habitude de citer le cap Horn, pour évoquer un passage de navigation difficile. Les Anglais l'ont surnommé le Cap Dur. Eh bien! le Cap Dur à franchir pour notre signal d'alarme, c'est le cap de la paperasse, à l'échelon international.

Avec l'espoir de faciliter votre tâche, j'ai déposé sur le bureau du Conseil de la République, avec l'appui de tous mes collègues de la commission de la marine et des pêches, une proposition de résolution invitant le Gouvernement à rechercher, dans le cadre d'un amendement prévu par la convention internationale de Londres sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, une extension obligatoire de l'auto-alarme à tous les navires équipés seulement en phonie. Cet amendement sera applicable s'il recueille l'adhésion des deux tiers des pays membres de la convention.

Et sans plus attendre, monsieur le ministre, je vous demande d'étudier la possibilité d'une aide financière par l'intermédiaire du crédit mutuel maritime, chaque fois qu'elle se révélera nécessaire, pour les armateurs qui en feront la demande, afin de faciliter les installations susceptibles d'être faites volontairement avant qu'elles ne soient rendues obligatoires. Il n'y a pas un armateur, j'en suis sûr, qui hésitera à s'imposer à cette charge. Monsieur le ministre, chargez le secrétaire général que notre Assemblée va certainement vous accorder de prendre cette affaire en main, avec le concours des ingénieurs des télécommunications qui relèvent du ministère des postes, des télégraphes et téléphones. Comme vous régnez aussi sur ce ministère — c'est un titre qu'on ne vous a pas encore donné jusqu'à présent, monsieur le ministre — cela facilitera les choses. Je pense qu'un délai de dix mois permettrait aux grandes maisons françaises spécialisées d'être en mesure de faire les premières installations.

Cela veut dire que si durant l'hiver 1955-1956 la mer se montre aussi cruelle, nous n'aurons pas, comme aujourd'hui, l'angoisse de nous demander si tout ce qu'il était humainement possible de faire, dans l'état actuel de la science, a été fait pour la sauvegarde de nos marins. Je songe à une longue liste de morts, je songe aux orphelins qui n'ont plus de père. A vous le soin, monsieur le ministre. (*Applaudissements.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Maurice Walker.

**M. Maurice Walker.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, je m'excuse de retenir encore quelques instants votre attention, mais je voudrais soulever devant vous un aspect du problème qu inous intéresse, qui n'a pas encore été évoqué ce matin. En effet, nous constatons chaque année que la masse des crédits réservés à la marine marchande varie très peu, même en tenant compte de la dépréciation du franc et en évaluant ces crédits en francs constants.

Dans ce domaine comme dans d'autres, les moyens de la France sont limités. Chaque ministère, malgré d'excellentes raisons, ne peut réclamer qu'une faible part d'un gâteau lui-même malheureusement réduit.

Alors se pose le problème de l'utilisation rationnelle des crédits obtenus. Au Parlement, chacun vient défendre les projets qu'il croit les plus utiles et en démontrer la nécessité.

Mais quant à l'utilisation rationnelle des crédits, sur le plan du fonctionnement de l'administration, mes chers collègues, nous attirons très rarement l'attention de M. le ministre sur

cet aspect du problème. Pour ma part, c'est sur ce point que je voudrais insister. Du moment que les crédits sont limités, du moment que les buts sont choisis par le Gouvernement et approuvés par les Assemblées, demeure alors le problème du fonctionnement des services. Je crois que, dans ce domaine, on peut facilement des économies, au vrai sens du terme, c'est-à-dire augmenter, pour un total fixe de crédits, la productivité des services, leur rendement effectif.

Ces principes sont applicables dans l'industrie, vous le savez bien. Je crois qu'ils le sont également dans la fonction publique. Mais les conditions de cette applicabilité, si j'ose m'exprimer ainsi, dépendent d'abord d'une certaine stabilité d'organisation à la tête.

Je constate que, depuis le 22 mars 1943, c'est-à-dire depuis la création du sous-secrétariat d'Etat à la marine marchande, ce département a connu vingt-trois régimes différents, dont dix depuis 1945. Il est évident que, si l'on change de régime, d'organisation et de méthodes chaque année, on ne peut pas viser à une très grande efficacité.

Imaginons pourtant le problème résolu. Supposons que nous ayons une organisation stable, avec, à sa tête, un ministre qui pourrait rester longtemps en place. Il lui resterait encore à prendre à bras-le-corps ce problème du rendement, du fonctionnement des services.

Je vois surtout l'action de ce ministre se déployer sur trois plans: d'abord, une simplification et une codification des différents textes législatifs que ses services sont amenés à appliquer; ensuite, une adaptation étroite des structures administratives aux fonctions à elles dévolues et, enfin, la mise à la disposition des services eux-mêmes de moyens modernes de travail. Tels sont les trois grands plans sur lesquels l'action pourrait se faire dans le cadre que je viens de poser.

Pour mieux me faire comprendre, prenons un exemple concret, celui de l'inscription maritime. Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que l'inscription maritime doit remplir un certain nombre de fonctions, mais nous sommes peut-être tentés de dire qu'elle ne les remplit pas suffisamment et que ces fonctions pourraient être étendues. Cependant, si on l'examine sous cet angle, on s'aperçoit qu'il y a des réformes de structure qui pourraient être faites.

En effet, l'inscription maritime a une articulation qui se compose de cinq grandes directions sur l'ensemble du territoire, de 45 quartiers, de sous-quartiers, de syndicats et de garderies maritimes. Si vous examinez le fonctionnement de chacun de ces quartiers ou sous-quartiers, vous vous apercevrez qu'il est possible, qu'il est même certain que leur implantation géographique ne corresponde plus aux besoins actuels. Vous êtes amenés à vous demander si une réorganisation de la structure de ces quartiers, ou peut-être leur concentration dans certains points, ne pourrait pas amener, sans dépenser plus d'argent et même en en dépensant moins, à un meilleur fonctionnement des services.

Je voudrais qu'on fasse cet effort. Je voudrais aussi qu'on définisse plus clairement les fonctions de ces différents organismes, quartiers, sous-quartiers, syndicats et garderies maritimes. On a intérêt à codifier ces fonctions, à savoir clairement ce que l'on a à faire. Ainsi elles ne se chevaucheront pas et par cela, vous obtiendrez, je le pense, des économies.

Je ne veux pas dire *a priori* qu'il faut supprimer tel ou tel quartier, mais on peut sans doute les jumeler. Du fait que les moyens de transport se sont développés, on peut fort bien admettre qu'il y ait moins de quartiers sur l'ensemble du territoire. Les distances sont tout de même moins grandes qu'à l'époque de la voiture à cheval. Ce ne serait pas contraire à la bonne utilisation qu'on attend des quartiers.

Je voudrais aussi qu'on fasse un effort d'analyse. On prendrait par exemple, pour chaque région, certaines fonctions bien définies et on chercherait ce qu'elles coûtent.

Je fais allusion, vous l'avez compris, au service social de l'inscription maritime qui est amenée à donner un certain nombre de prestations. Le coût et le volume des prestations, ramenés à une unité qui serait l'individu, varient de 1 à 3, suivant les régions de France. Devant des variations pareilles, le réflexe d'un industriel qui constate des différences semblables dans les prix de revient, est de se dire qu'il y a des causes valables, mais qu'il y a peut-être aussi des abus. Toute cessation d'abus est une bonne chose vis-à-vis de la justice, mais aussi vis-à-vis des finances. Vous voyez dans quel esprit je présente mes observations.

Je prends un autre exemple. L'école d'administration de l'inscription maritime de Saint-Servan fonctionne dans de telles conditions qu'il y a moins d'élèves que de membres du corps enseignant. Si l'on déplaçait cette école vers un grand centre maritime, vers un port plus important, on pourrait grouper plus d'élèves et obtenir une meilleure utilisation de l'outillage fixe.

Je ne veux pas allonger mon exposé, mais j'aurais pu donner beaucoup d'autres exemples. Je vous demanderai simplement, monsieur le ministre, si vous êtes d'accord sur les grandes lignes de ma thèse, si vous ne pensez pas que le rôle des sous-quartiers devrait être réglementé, que les limites territoriales de l'inscription maritime devraient coïncider avec les autres circonscriptions administratives — car elle ne coïncide pas présentement soit sur le plan de la préfecture, soit sur le plan de la trésorerie.

Ne pensez-vous pas, en outre, que l'implantation des quartiers doive être revue en fonction de l'activité réelle de ces quartiers et des conditions actuelles des moyens de transport ? Ne pensez-vous pas que certains quartiers sont insuffisants quant au personnel par rapport à leurs fonctions, alors que d'autres ont trop de fonctionnaires, et que l'on pourrait par échange de fonctionnaires rétablir l'équilibre nécessaire ?

Je vous demande, monsieur le ministre, de vous pencher très attentivement sur les moyens à mettre à la disposition de l'administration. Si vous voulez exiger des administrateurs un bon travail, il faut leur donner des moyens modernes — vous le savez aussi bien que moi — surtout dans un domaine à base de statistiques, de fiches, où il faut des moyens modernes pour les classer, pour prendre des photocopies.

Dites-moi, enfin, monsieur le ministre, si vous êtes d'accord avec ma thèse sur l'école d'administration qui a besoin de retrouver des élèves et qui peut être déplacée vers les centres où elle en trouvera. Dites-moi que vous ferez tous vos efforts pour que le statut du corps des administrateurs de l'inscription maritime soit voté par le Parlement.

Si vous axez votre effort selon les grandes lignes que je viens d'indiquer, vous me donnerez satisfaction quant aux réflexions que j'ai présentées sur l'utilisation et le contrôle des maigres crédits que nous avons à notre disposition et qui, du fait qu'ils sont maigres, doivent être bien utilisés. (*Applaudissements.*)

**M. le rapporteur général.** Je demande la parole.

**Mme le président.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** Madame le président, je propose au Conseil de la République de suspendre maintenant nos travaux et de les reprendre à quinze heures et quart.

**Mme le président.** Vous venez d'entendre la proposition de M. le rapporteur général.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures vingt minutes, est reprise à quinze heures quinze minutes, sous la présidence de M. Ernest Pezet.*)

## PRESIDENCE DE M. ERNEST PEZET,

### vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

— 9 —

## INTERVERSION DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** La commission de la presse et la commission des finances demandent que soient appelées maintenant la discussion de la proposition de loi relative au fonds de développement de l'industrie cinématographique et la discussion du projet de loi portant ouverture de crédits pour une tournée de la Comédie-Française en Union soviétique.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

— 10 —

## FONDS DE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE CINEMATOGRAPHIQUE

### Adoption d'une proposition de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle donc la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 29 de la loi n° 53-684 du 6 août 1953, portant création d'un fonds de développement de l'industrie cinématographique. (N°s 569 et 759, année 1954.)

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la presse, de la radio et du cinéma.

**M. Lamousse,** *rapporteur de la commission de la presse, de la radio et du cinéma.* Mes chers collègues, je pense que vous avez lu le rapport que j'ai déposé au nom de la commission du cinéma de notre assemblée et que je n'ai pas besoin de faire d'exposé. Je me réserve de donner la réponse à ceux de nos collègues qui croiraient devoir me poser des questions sur ce rapport.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

*(Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.)*

**M. le président.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Le premier alinéa de l'article 29 de la loi n° 53-684 du 6 août 1953 est remplacé par les dispositions suivantes:

« Les exploitants enregistrant, dans une salle déterminée, moins de 1.200 entrées hebdomadaires pendant une période continue d'une année et réalisant, dans cette salle, un montant de recettes brutes ne dépassant pas un plafond qui sera fixé par un règlement d'administration publique peuvent, par dérogation aux dispositions de la loi du 26 octobre 1940, louer au forfait les films projetés dans ladite salle. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de loi.

*(La proposition de loi est adoptée.)*

— 11 —

## CREDITS POUR UNE TOURNEE DE LA COMEDIE-FRANÇAISE EN UNION SOVIETIQUE

### Adoption d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture des crédits nécessaires à une tournée de la Comédie-Française en Union soviétique. (N° 559, année 1954.)

Le rapport de M. Debû-Bridel, rapporteur de la commission des finances, a été imprimé et distribué.

Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

*(Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.)*

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 1er.

« Art. 1er. — Sur les crédits ouverts au ministre des finances et des affaires économiques par la loi n° 53-1314 du 31 décembre 1953 relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques (I. — Charges communes) pour l'exercice 1954, un crédit de 25 millions de francs est et demeure définitivement annulé au titre du chapitre 37-94: « Dépenses éventuelles et accidentelles. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

*(L'article 1er est adopté.)*

**M. le président.** « Art. 2. — Il est ouvert au ministre des affaires étrangères, sur l'exercice 1954, au titre du budget des affaires étrangères (I. — Service des affaires étrangères) et en addition aux crédits ouverts par la loi n° 53-1309 du 31 décembre 1953 relative au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1954 (I. — Service des affaires étrangères) un crédit de 25 millions de francs applicable au chapitre 42-23: « Relations culturelles avec l'étranger. Echanges culturels. » — *(Adopté.)*

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

*(Le projet de loi est adopté.)*

— 12 —

## DEPENSES DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1955

### Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi.

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1955 (marine marchande).

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Durand-Réville.

**M. Durand-Réville.** Monsieur le président, mes chers collègues, j'interviens brièvement dans cette discussion générale afin de ne pas avoir à déposer d'amendements portant réduction indicative pour signaler à M. le ministre des travaux publics et des transports les réactions que peuvent provoquer, pour l'ensemble de l'économie d'outre-mer, les hausses de fret extrêmement sensibles auxquelles nous assistons depuis un certain nombre de mois.

Je voudrais appeler son attention sur deux cas particuliers, tous deux ayant d'ailleurs trait à l'industrie forestière d'outre-mer. En ce qui concerne tout d'abord l'okoumé, dont on sait que l'exploitation commande 90 p. 100 de l'économie du territoire que j'ai l'honneur de représenter, depuis le 16 septembre nous avons été contraints de subir malgré des protestations auxquelles on est demeuré sourd un certain nombre d'augmentations de taux de fret dont la cadence s'accélère d'une façon inquiétante.

Le 16 septembre, on nous annonçait une augmentation de fret, pour les bois, allant de 100 francs par mètre ou fraction de mètre au delà de 8 mètres. Le 18 septembre, deux jours après, c'était une augmentation de fret de cinq shillings la tonne pour les ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg ainsi que pour les bois à destination de Casablanca. Le 1er novembre, c'est une augmentation de 100 francs par tonne pour tous les bois à destination de Saint-Nazaire, Nantes, Lorient, Caen et Rouen. Le 20 novembre, on nous imposait une nouvelle augmentation de fret de cinq shillings par tonnes pour les billes d'okoumé à destination d'Anvers, Amsterdam, Rotterdam et Hambourg.

A ce rythme il est certain que l'exploitation forestière du Gabon sera contrainte de s'arrêter. Etant donné l'importance qu'elle a dans la vie économique et partant la vie budgétaire et politique du territoire, je me dois d'appeler l'attention de M. le ministre sur les conséquences de ces augmentations de fret.

Je n'ignore pas combien l'armement français est actuellement handicapé par les charges effroyables qui pèsent sur lui dans la concurrence internationale et j'ai le vif désir de le voir placé dans une position aussi privilégiée que possible par rapport aux armements concurrents dans la course aux transports entre nos territoires d'outre-mer en particulier et la métropole. Il n'en reste pas moins que cette situation ne saurait devenir abusive et que cette succession d'augmentations de fret nous paraît extrêmement dangereuse pour l'avenir de l'économie de nos territoires d'outre-mer.

Un second cas sur lequel je voudrais attirer l'attention de M. le ministre tient au système des conférences des compagnies de navigation. M. le ministre sait que les compagnies de navigation, sur le plan national comme sur le plan international, sont groupées au sein d'un certain nombre d'ententes qui s'appellent les « conférences ». Ces conférences établissent, somme toute, les chasses gardées des unes et des autres des compagnies qui en font partie. On arrive ainsi à des situations paradoxales et très préjudiciables au développement économique des productions d'outre-mer.

Puis-je me permettre de lui signaler, en particulier, le cas de l'industrie du sciage, qui s'était heureusement développée dans le territoire du Moyen-Congo et qui avait pu susciter et trouver des débouchés dans l'océan Indien, en particulier à Madagascar et à la Réunion. Les premiers sciages de niové, essence qui n'avait pas été exploitée jusqu'à présent, avaient trouvé le chemin de ces territoires de l'océan Indien et le taux de fret consenti pour ces premiers transports avait été de l'ordre de 4.250 francs par mètre cube.

Puis les conférences paraissent s'être avisées que ce système contrevenait à leurs conventions réciproques et que le fret direct de Pointe-Noire sur l'océan Indien faisait toucher à Pointe-Noire des bateaux appartenant à des lignes qui, aux termes de ces accords, n'avaient pas le droit d'y toucher. De sorte qu'il n'a plus été possible de faire le chargement direct. Ecoutez-moi, monsieur le ministre, c'est là que le paradoxe

apparait absurde, lorsqu'on veut expédier désormais du sciage de niové de Pointe-Noire vers des territoires français de l'océan Indien, en particulier à la Réunion, nous sommes contraints d'envoyer ces bois par des navires appartenant à une ligne de la conférence de l'Afrique occidentale au Havre ou à Bordeaux, de les y faire transiter, de les faire changer de navire et de ligne pour les faire acheminer ensuite de ces ports jusqu'à la Réunion ou à Madagascar par des navires appartenant à une ligne relevant de la conférence de l'Afrique orientale! En sorte que le prix de revient, comparé aux 4.250 francs métropolitains le mètre cube pour les premières expéditions, est désormais de 17.000 francs métropolitains. Cela vous montre qu'il devient radicalement impossible de poursuivre le mouvement d'échanges qui avait été très heureusement suscité par les industriels du Moyen-Congo pour le plus grand profit de l'économie de ce territoire.

Ne serait-il pas possible d'intervenir auprès des conférences pour que le régime des chargements directs de bois de sciage ou en grumes émanant de l'Afrique équatoriale française, en général vers des territoires dont les lignes qui les desservent n'ont conventionnellement pas le droit de toucher dans les ports d'origine d'Afrique équatoriale, soit reconsidéré de telle façon qu'il soit possible de ranimer un courant d'échanges qui risque de s'arrêter si la situation reste ce qu'elle est aujourd'hui, situation qui vous apparaîtra, monsieur le ministre comme à nous tous, vraiment ridicule ?

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de vouloir bien user de toute votre autorité auprès des conférences — dont je reconnais d'ailleurs bien volontiers la nécessité pour défendre l'armement français, en raison des énormes charges qui pèsent sur lui — pour obtenir que les assouplissements nécessaires aux conventions interconférences soient apportés, qui permettent de ne pas arrêter un mouvement d'échanges très heureux pour le développement économique des territoires français d'Afrique noire. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics.

**M. Jacques Chaban-Delmas,** *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs les sénateurs, étant appelé pour la première fois à parler du haut de cette tribune, permettez-moi d'en profiter pour saluer la Haute Assemblée et lui dire que je mesure parfaitement l'honneur qui m'échoit aujourd'hui.

Nous serons d'accord, je pense, pour réserver la priorité à l'intervention très remarquable de M. le président Abel-Durand qui, ce matin, a parfaitement situé dans quelle mesure et de quelle manière la marine marchande constitue et devrait constituer l'un des éléments clés de l'économie nationale, à la fois pour des raisons strictement économiques, pour des raisons qui touchent à la structure même de la France d'outre-mer, également pour des considérations financières dont chacun s'accorde à mesurer l'importance.

M. le président Abel-Durand nous a très clairement exposé les problèmes humains qui se posent, en particulier pour tout ce qui se rattache aux chantiers de constructions navales dont la reconversion, pour employer un terme en vigueur, est particulièrement difficile non seulement à réaliser, mais même à envisager. Il importe de garantir la pleine charge pour ces chantiers, le plein emploi pour ces ouvriers, de préférence en établissant un programme de constructions navales pour l'application duquel l'Etat, ne disposant certes pas de pouvoirs arbitraires, a néanmoins la possibilité d'intervenir efficacement, puisqu'il se trouve être à la fois dans certain cas client et, la plupart du temps, parmi ceux qui participent à l'effort financier de construction. Donc, étant payeur, il peut être un peu conseilleur.

Il faut d'ailleurs avoir assisté au lancement d'une de ces belles unités sorties de nos chantiers pour mesurer que, dans ces moments de fête et de liesse, flotte, comme en surimpression, une inquiétude et à tout le moins une mélancolie. Il est incontestable que ces hommes qui ont travaillé des mois durant sur une cale ont le cœur un peu étreint, non seulement parce que cette belle unité prend la mer, mais aussi parce qu'ils ne peuvent s'empêcher de penser à ce que sera la suite pour eux et pour leur famille.

C'est la raison principale pour laquelle nous devons, les uns et les autres, être particulièrement attentifs à tout ce qui touche la marine marchande et l'effort de coordination réclamé par M. le président de la commission de la marine et des pêches entre les constructions civiles et les constructions militaires doit être entrepris; je puis indiquer à la Haute Assemblée qu'il le sera.

En ce qui concerne le paquebot de l'Atlantique-Nord dont plusieurs orateurs ont parlé, indépendamment de M. le président de la commission de la marine et des pêches, je voudrais dès à présent indiquer que le Gouvernement a décidé de construire une telle unité. Si nous avons pu constater, sinon des retards, du moins des délais depuis quelques mois, c'était moins par une indécision sur le principe que par la recherche systématique d'une formule nous garantissant contre la répétition de formules anciennes, à coup sûr périmées, surannées, d'une formule qui, si possible, allant vers l'avenir, prévoyant l'évolution économique et, par voie de conséquence, sociale, affectant, caractérisant la clientèle dans les décades prochaines, doit permettre de courir les risques d'une telle entreprise avec le maximum de chances. Quelques inquiétudes se sont manifestées, voire même un certain scepticisme, et je le conçois fort bien, en ce qui concerne l'application de la formule retenue à l'Assemblée nationale, en accord avec le Gouvernement, formule d'autorisation d'engagement portant sur une somme de quatre milliards de francs.

Je conçois ces inquiétudes, mais je suis en mesure de les apaiser de la manière la plus formelle, car il a bien été précisé, d'abord, au cours de réunions de travail préparatoires, puis en séances de commission et, enfin, en séance publique, que l'adoption de cette formule correspondait précisément à la marque non équivoque de la volonté de la décision gouvernementale de passer la commande dès l'année 1955 et le plus rapidement possible, à partir du moment où nous serions en possession d'études d'un projet dormant, comme je viens de l'exposer, satisfaction à cette recherche du maximum de chances pour une unité aussi considérable.

S'il a pu être envisagé que tel fonctionnaire détaché au ministère de la marine marchande se trouverait fort gêné de donner son contreseing à une commande passée dans ces conditions, j'indique que le Gouvernement, pour avoir décidé de cette formule, afin de rester dans certaines limites globales des autorisations de programme — et la Haute Assemblée conviendra qu'il faut laisser au Gouvernement ce genre de possibilités d'évolution dans ces masses, dans ces volumes budgétaires aussi bien de crédits de payement que de crédits d'engagement — le Gouvernement, dis-je, s'est engagé à passer la commande, ce qui signifie que tel fonctionnaire recevra de la rue de Rivoli dont il dépend l'instruction d'admettre que la commande peut parfaitement être passée. En tout cas, j'en apporte ici l'assurance formelle et je pense que cette assurance permettra de lever les inquiétudes sur ce sujet.

En ce qui concerne l'école de navigation de Nantes, je voudrais indiquer à M. le président de la commission de la marine et des pêches que je partage ses inquiétudes, non seulement sur cette école, mais sur toutes les écoles de navigation. C'est la raison pour laquelle au cours des derniers mois a été institué un conseil supérieur de l'enseignement maritime. Ce conseil supérieur comprend des personnalités particulièrement qualifiées. Il aurait été réuni pour la première fois le 16 décembre si, hélas, nous n'avions pas eu à déplorer l'épouvantable catastrophe bretonne, catastrophe dont nous demeurons les uns et les autres atteints à tout jamais et au cours de laquelle les marins bretons et les populations bretonnes, comme cela a été dit excellemment à cette tribune, ont fait une fois de plus la preuve, les uns de leur héroïsme et les autres de leur ténacité et de leur force d'âme.

Je voudrais indiquer brièvement, avant d'en venir à des réponses que je voudrais aussi précises que possibles à MM. les rapporteurs ainsi qu'à MM. les sénateurs qui sont intervenus dans la discussion générale, quelques têtes de chapitres sur le travail qui a été entrepris au cours de ces derniers mois, place Fontenoy. J'aurai tout à l'heure l'occasion de revenir sur le problème du ministère propre de la marine marchande, mais, dès à présent, je voudrais, mesdames, messieurs, vous informer des projets lancés ou en cours d'étude. Vous pourrez ainsi mesurer, par rapport à d'autres périodes auxquelles vous pensez, récentes, anciennes ou très anciennes, si le régime actuel, même s'il doit être transformé, a fait pâtir la marine marchande ou, au contraire, s'il lui a apporté un dynamisme, une activité et des réalisations convenables.

Depuis vingt ans, un problème empoisonnait la marine marchande — j'emploie à dessein ce terme — qui créait à bord des navires et à terre une atmosphère dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle était tendue et qu'elle entraînait régulièrement des grèves, des difficultés considérables dont le coût se chiffrait généralement par des sommes énormes sur le plan économique et par des souffrances considérables sur le plan social. Il s'agit de la question du régime du travail à bord des navires marchands.

Lorsque j'ai pris mes fonctions, nous étions, à ce moment-là aussi, à la veille d'une grève qui aurait reproduit celle de l'année précédente, qui aurait coûté quelques milliards. Il n'y a pas eu de grève et ce problème du régime du travail a trouvé une solution à laquelle, finalement, les armateurs eux-mêmes se sont ralliés, tandis que les syndicats, tous les syndicats, l'admettaient de leur côté.

Dire que cette solution a fait plaisir aux uns et aux autres, qu'elle les a pleinement satisfaits, serait faux, car, dans une pareille affaire qui traîne depuis vingt ans, il n'est pas question de donner satisfaction intégrale ni à l'une ni à l'autre partie. Le problème était de savoir si, comme pendant vingt ans, on allait passer à côté de la question, attendre la grève suivante et essayer de s'en tirer tant bien que mal. Messieurs les sénateurs, vous avez la réponse.

En ce qui concerne les bonifications d'intérêt, j'indique à la Haute Assemblée que le régime est maintenant établi d'une manière stable et que, comme la sidérurgie et les charbonnages, la marine marchande dispose officiellement, légalement, de cette bonification d'intérêt à 4,50 p. 100, et j'indique que la garantie de l'Etat est prévue par le texte, non pas par l'article lui-même, mais par l'article 47 de la loi du 31 décembre 1953 qui prévoit cette garantie de l'Etat octroyable par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre technique.

**M. Courrière,** *rapporteur de la commission des finances.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. le ministre.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. le rapporteur.** Je veux bien, monsieur le ministre, que le texte dont vous parlez puisse s'appliquer en la matière. Mais j'ai surtout parlé ce matin du petit et du moyen armement. Vous savez très bien que, lorsque les services des finances ont à étudier un dossier, ils l'examinent sous sa forme réelle, c'est-à-dire compte tenu des garanties que peut apporter le client qui sollicite un prêt. Je crains précisément que les petits et moyens armateurs n'aient pas la possibilité de bénéficier de la garantie de l'Etat, parce qu'ils ne présenteront pas une surface suffisante pour donner les garanties indispensables.

Je pense que cette garantie aurait dû être automatique, j'exagère peut-être en disant automatique, et non point laissée à la merci des règles qui, actuellement — nous les connaissons très bien en ce qui concerne la conversion et la reconversion — font que les petites et moyennes affaires n'obtiennent jamais la garantie de l'Etat, tandis que les grosses peuvent en bénéficier, car elles présentent des garanties importantes.

**M. le ministre.** Je voudrais indiquer à M. le rapporteur de la commission des finances tout d'abord, comme il le pense lui-même, qu'il ne peut pas être question d'une garantie automatique. L'Etat ne peut pas donner automatiquement, c'est-à-dire aveuglément, une telle garantie. Mais, étant donné que la garantie ne peut pas être accordée automatiquement, elle est forcément soumise à des règles précises. Ce que je peux donner comme assurance à M. le rapporteur — et je pense qu'il en mesurera tout le sérieux — c'est que, en toutes circonstances, mon administration, ayant reçu des instructions dans ce sens, veillera précisément à ce que les risques qui viennent d'être dénoncés fort justement, car le passé abonde en exemples de ce genre, soient écartés.

**M. le rapporteur.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre.** Il est, en effet, indispensable, comme l'indique M. le rapporteur, que cette technique qui consisterait à n'octroyer des garanties qu'en fonction du volume de l'affaire qui présente le dossier soit écartée totalement.

En ce qui concerne l'aide au cabotage, j'indique à la Haute Assemblée que, si le décret d'application n'est pas sorti, c'est que nous avons dû demander une signature supplémentaire au ministre de l'intérieur, parce que nous avons voulu prévoir la liaison entre la côte et les îles.

**M. Durand-Réville.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Durand-Réville, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Durand-Réville.** Puis-je profiter de l'occasion, monsieur le ministre, pour vous suggérer de solliciter également la signature de M. le ministre de la France d'outre-mer, afin de vous donner l'opportunité d'étendre au cabotage outre-mer le texte que vous avez l'intention de prendre si heureusement pour le cabotage dans la métropole ?

**M. le ministre.** Je ne vois pas d'obstacle dirimant à accentuer le parcours.

**M. Durand-Réville.** J'en prends acte, monsieur le ministre, et je vous en remercie.

**M. le ministre.** Les textes ont été entièrement mis au point et ont franchi le crible des différentes commissions, des conversations entre les administrations centrales et le conseil d'Etat. Par conséquent, nous sommes maintenant pratiquement à pied d'œuvre. Je pense que, sur ce point aussi, M. le rapporteur de la commission des finances aura satisfaction.

D'autre part, nous nous sommes attaqués à la modification des barèmes dans la loi d'aide à la construction navale, pour mettre en application une mesure extrêmement importante à la fois pour les chantiers et pour les armateurs, c'est-à-dire pour les clients: l'obtention du prix ferme. Le prix ferme est maintenant en vigueur, et je crois qu'il y a là aussi un gain extrêmement important, par rapport à la situation antérieure.

Nous sommes arrivés dans ces conditions à voir s'accélérer les commandes étrangères faites à nos chantiers. M. le président de la commission de la marine et des pêches a donné ce matin sur ce sujet certaines indications. Je suis en mesure de mon côté, de préciser que, depuis la mise au point des barèmes et jusqu'au 15 décembre dernier, nos chantiers ont enregistré les commandes suivantes: un transport léger pour le Venezuela, six cargos pour l'Union des républiques socialistes soviétiques, 5 petits caboteurs pour la Norvège — c'est la première fois depuis la guerre que la Norvège commande des unités en France — deux charbonniers pour le Brésil, enfin, trois pétroliers pour la zone dollar; au total, 106.000 tonneaux de jauge brute.

D'autre part, depuis le 15 décembre, ont été prises les commandes suivantes: un cargo de 11.000 tonnes pour la Grande-Bretagne, deux cargos de 2.500 tonnes pour la Norvège — qui devient un excellent client — enfin, quatre petits caboteurs également pour la Norvège, ce qui fait 24.000 tonnes supplémentaires, soit 130.000 tonneaux de jauge brute.

Telles sont les mesures qui ont été décidées, soit depuis un petit nombre d'années, soit depuis un petit nombre de mois, et dont l'application a fait l'objet d'une mise au point et d'une accélération dont vous pouvez, mesdames, messieurs les sénateurs, mesurer l'efficacité.

D'autre part, une impulsion très grande a été donnée à l'institut scientifique et technique des pêches. M. Yvon, ce matin, fort justement, a mis l'accent sur l'importance de l'industrie des pêches dans l'économie nationale. A cet égard, l'institut scientifique et technique qui, ainsi que cela a été relevé, va être doté — tout au moins si vous en décidez ainsi car les crédits sont inscrits dans le présent projet de budget — de crédits supplémentaires importants, va se voir en mesure d'accroître sensiblement son efficacité. Les professionnels ont déjà manifesté d'une façon tout à fait précise, en particulier par la mise à la disposition de l'office scientifique d'un bateau, leur satisfaction devant ce coup de fouet, cet état de choses nouveau.

Les conférences de trafic — il s'agit de celles qui, pour l'application du monopole du pavillon, jouent entre la France et l'Afrique du Nord aussi bien qu'en ce qui concerne la zone Nord-Manche-Atlantique que la zone Sud-Méditerranée — ont été mises au point de telle manière que nous avons fait disparaître des séries de contestations et de difficultés qui, elles aussi, n'étaient évidemment pas très heureuses pour la bonne harmonie et la bonne marche de la marine marchande.

Nous avons, d'autre part, préparé et commencé à appliquer des réformes dans l'inscription maritime, sujet qu'a traité M. Walker et nous sommes à pied d'œuvre pour demander au Parlement d'adopter le statut de l'inscription maritime.

Dans un autre domaine, nous avons prévu des mesures pour résorber le chômage en pensant qu'indépendamment du fait de fournir du travail en plus grande quantité — ce qui ne dépend pas directement du Gouvernement — il convenait de réglementer l'entrée dans la profession. C'est évidemment là un sujet très délicat et très difficile, mais auquel précisément il faut s'attaquer. De là découle justement l'intensification de l'apprentissage, l'amélioration des conditions de l'enseignement, le rôle prépondérant du conseil supérieur, enfin, la limite d'âge qui va être édictée aujourd'hui et qui sera fixée à vingt-cinq ans pour l'entrée dans la profession, étant entendu que des dérogations individuelles pourront être accordées en fonction principalement de la durée des services militaires...

**M. Denvers,** *rapporteur pour avis de la commission de la marine et des pêches.* Et du nombre d'enfants !

**M. le ministre.** ... et aussi du nombre d'enfants, cela paraissant indispensable.

Enfin, je signale qu'une question fort irritante entre le ministère des P. T. T. et les compagnies de navigation, celle du tarif des dépêches postales, vient de recevoir une réponse et qu'au budget des P. T. T. est porté un nouveau crédit de 125 millions de francs qui va servir, comme cela était d'ailleurs parfaitement logique et nécessaire, à porter les tarifs à des taux convenables.

Répondant à M. Durand-Réville, dernier orateur intervenant, je lui indique qu'en ce qui concerne la question de l'okoumé et la hausse des frets dont il a fait état, il s'agit d'une hausse généralisée portant sur l'ensemble des frets et correspondant à 5 shillings, soit environ 250 francs, la tonne transportée.

Il n'est pas dans les possibilités du Gouvernement d'intervenir dans ce domaine. En revanche, M. Durand-Réville a fait observer qu'une intervention gouvernementale serait souhaitable sur le plan des conférences internationales. Cette intervention est possible. Il sera demandé aux compagnies réunies dans ces conférences de donner plus de souplesse à leur organisation pour éviter, en particulier, ce genre d'errements que, tout à l'heure, a précisés M. Durand-Réville.

**M. Durand-Réville.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre.** M. Vourc'h nous a parlé du *Guet*.

A ce sujet, il serait vain de se dissimuler que ce navire n'a pas été suivi, depuis les études jusqu'à sa réalisation, comme il eût été souhaitable qu'il le fût. Je pense qu'il vaut mieux, dans des cas de ce genre, dire les choses comme elles sont plutôt que de chercher à les masquer.

En réalité, le *Guet* a été mis en chantier durant une période au cours de laquelle les services de la marine marchande étaient chargés de surveiller environ 300 milliards de constructions navales.

Il faut reconnaître que cette affaire du *Guet*, fort regrettable et malheureuse j'en conviens, correspond à une erreur intervenant dans un immense ensemble. Je ne dis pas qu'elle était inévitable, mais je suis certain qu'au bénéfice de l'aveu que j'ai fait très clair de l'insuffisance manifestée dans cette affaire, on voudra bien admettre qu'elle n'est pas absolument criminelle et incompréhensible.

En tout état de cause, les réparations vont coûter 2 millions. C'est l'entreprise nouvelle qui a racheté les chantiers ayant construit le *Guet*, dans les conditions que vous savez, qui en supporte la plus grande partie. Le bateau sortira au plus tard dans le courant du mois de février. Je peux, d'après les vérifications d'enquête effectuées, indiquer qu'il marchera, ce qui, pour un bateau, est évidemment un minimum. (*Rires.*)

On a cité ce matin le cas du paquebot *Guyane*, pour lequel les services de la marine marchande ne portent aucune responsabilité...

**M. Durand-Réville.** Quelle histoire!

**M. le ministre...** et ne sont intervenus que pour donner des conseils.

**M. le rapporteur pour avis.** Il y a bien une responsabilité quelque part!

**M. le ministre.** Ce n'est évidemment pas à moi qu'il appartient de la rechercher ici.

Le paquebot *Guyane*, après les modifications sérieuses qui lui sont apportées, selon toute vraisemblance et si étonnant que cela puisse paraître, flottera, sera rendu apte à la navigation, messieurs les sénateurs! (*Nouveaux rires.*)

M. le sénateur Lachèvre a parlé avec beaucoup de pertinence, si je puis me permettre un jugement, aussi bien de la propagande à faire en faveur de la marine marchande que des précautions à prendre en matière de sécurité en mer.

Cette idée d'utiliser la télévision pour montrer effectivement aux Français — dont on peut espérer que les foyers se peupleront de plus en plus, non pas seulement d'enfants, mais d'appareils récepteurs de télévision — que la marine marchande constitue vraiment un lien indispensable entre la métropole et le reste du monde et qu'elle mérite, de ce fait, qu'on y porte le plus grand intérêt.

Je retiens cette suggestion, monsieur le sénateur, et j'ai donné instructions aux services de me présenter, le plus rapidement possible, un projet de mise en ondes de ce thème.

En ce qui concerne les mesures de sécurité en mer, là encore nous retrouvons et la catastrophe de la semaine dernière et les catastrophes annuelles. Je pense que le système d'auto-alarme peut parfaitement être institué. Son institution pose d'abord, bien sûr, des problèmes financiers; mais existe-t-il problème financier, messieurs, lorsque des vies humaines sont en cause ?

**M. le rapporteur.** Très bien!

**M. le ministre.** Il se pose surtout des problèmes d'accords internationaux. Là aussi j'ai donné des instructions pour que le sujet soit approfondi, le problème traité et, je l'espère, résolu dans les délais les plus rapides. Si, en effet, en appliquant cette nouvelle technique il était possible à l'entrée de l'hiver prochain de préserver fût-ce un seul bateau et son équipage, je suis persuadé que l'Assemblée se féliciterait de s'être trouvée, grâce à ce débat dû à l'initiative de M. le sénateur Lachèvre, à l'origine d'un pareil progrès. (*Applaudissements.*)

J'indique à Mlle Mireille Dumont, après avoir rappelé mes déclarations sur les mesures prévisionnelles relatives à la lutte contre le chômage, que le décret sur l'âge limite de l'entrée dans la profession est maintenant à ma signature et que les jours prochains le verront sortir. J'indique aussi que, pour le Gouvernement, la productivité n'est pas un système qui doive exclure de ses bénéfices les travailleurs de toutes sortes, bien au contraire. Si, dans la marine marchande, les marins étaient exclus des profits de la productivité, il faudrait parler non plus de productivité, mais d'exploitation. (*Très bien! très bien!*)

Les efforts déployés par le Gouvernement, qui souvent d'ailleurs ont fait suite aux efforts des gouvernements précédents, ont porté sur un ensemble d'aides à la marine marchande finalement harmonieux, car ces aides s'appliquent aussi bien aux entreprises importantes, aux entreprises moyennes qu'à l'artisan. Je pense en particulier au marin pêcheur dont le sort mérite en effet qu'on s'y arrête spécialement. Ainsi, pour l'aide à la construction navale: jeu des barèmes, comme je l'ai indiqué; pour l'aide à l'armement: jeu des bonifications d'intérêt, comme cela vient d'être précisé avec M. le rapporteur de la commission des finances; pour l'aide au cabotage: décret à la limite de sortie; enfin, pour l'aide au crédit maritime mutuel: augmentation de la subvention de prêts — car je rappelle qu'il ne s'agit pas d'un cadeau; ces prêts sont remboursables et d'ailleurs toujours remboursés par les intéressés — de 320 millions à 1 milliard pour l'année 1955, ce qui, je pense, montre à quel point l'aspect social du problème, non seulement n'a pas été négligé, mais a donné lieu à un effort tout à fait particulier.

M. le sénateur Walker a énoncé quelques principes de réforme administrative, auxquels non seulement le Gouvernement se rallie, mais qu'il est actuellement en train d'appliquer pour partie. C'est ainsi que, depuis environ deux mois, après une étude qui a duré elle-même environ deux mois, nous sommes en train de procéder à des regroupements de sous-quartiers en les rattachant à des quartiers. Parallèlement, ainsi d'ailleurs que M. le sénateur Walker le recommandait, nous renforçons sérieusement les moyens de liaison mis à la disposition des quartiers ainsi grossis. Les crédits budgétaires portent la marque de cette volonté qui est maintenant à la veille de devenir décision dans la mesure où le Sénat en décidera.

En ce qui concerne le statut du corps de l'inspection maritime, j'ai indiqué il y a un instant que le Gouvernement désirait vivement aider à ce que le Parlement en débatte et en décide le plus rapidement possible.

En venant maintenant à ces deux pièces maîtresses qui ont été les rapports très documentés et fouillés de MM. les rapporteurs de la commission des finances et de la commission de la marine marchande, j'aborderai d'emblée la première question traitée par M. le rapporteur de la commission des finances, c'est-à-dire celle du secrétariat général.

Je voudrais sur ce point dissiper un malentendu qui s'explique par le fait que c'était au cours de la discussion budgétaire, et par voie d'une lettre rectificative, comme par hasard, comme à l'improviste, qu'il était apparu que la question avait été posée et, par conséquent, on pouvait le penser, découverte par le Gouvernement.

En réalité, cette procédure insolite provenait du fait que toute une controverse s'était élevée entre les juristes sur le point de savoir si oui ou non ce poste avait été supprimé ou s'il s'agissait seulement des crédits. Les juristes sont restés sur leur position. Ils ne se sont pas mis d'accord entre eux. C'est finalement parce qu'ils désiraient opter pour une procédure et que nous risquions, en laissant passer la période budgétaire, de rester entre deux chaises, si je puis m'exprimer ainsi en parlant d'un fauteuil de secrétaire général, que je me suis résolu, alors que la discussion budgétaire s'engageait à l'Assemblée nationale et que le fascicule était déjà imprimé, à cette formule de lettre rectificative.

Je tiens à préciser à M. le rapporteur de la commission des finances que, pour moi, cette question était posée depuis plusieurs semaines. Je suis persuadé, en effet, après six mois d'exercice de mes fonctions, que la marine marchande forme corps et que les problèmes humains spécialement sont si complexes, si multiples, je dirais si attardés dans leur solution, qu'il est absolument indispensable d'avoir sur le plan strictement administratif, je le souligne, un haut fonctionnaire qui puisse entre les différentes directions intéressées effectuer non seulement la coordination indispensable, mais assurer une unité de direction sans laquelle les rapports avec les autres admi-

nistrations centrales et spécialement avec les administrations financières s'établissent sur des porte-à-faux tels que l'on trouve l'explication des retards et des insuffisances apportées à résoudre précisément, d'abord ces problèmes humains et ensuite beaucoup d'autres problèmes touchant à la marine marchande et cela malgré la qualité, la bonne volonté et le dévouement indiscutables des directeurs et chefs de service de la place Fontenoy. A cet égard, j'indique que, si le Sénat m'y autorise, je parlerai un instant en mon nom personnel car je ne suis pas président du conseil.

*Un sénateur au centre.* Pas encore !

**M. le ministre.** Il ne m'appartient pas d'engager le président du conseil dans cette affaire mais de donner mon sentiment et, dans la mesure où il m'a fait confiance pour me charger de plusieurs départements ministériels, je pense que ce sentiment n'est pas indifférent. Il m'appartient d'exprimer mon sentiment personnel sur ce problème. Il est très simple. Vous allez constater à quel point il recoupe vos préoccupations.

Tout d'abord, je suppose que personne ne mettra en doute la nécessité de l'unification des pouvoirs gouvernementaux en matière de transports. Il est indispensable que l'ensemble des transports dépende d'une seule autorité. Il n'y a pas, actuellement, dans les pays que nous fréquentons, c'est-à-dire tous les pays, il n'y a pas d'exemple d'absence du ministère des transports. Même la Grande-Bretagne — et Dieu sait si, en Grande-Bretagne, tout ce qui touche à la mer a toujours bénéficié d'un régime particulier, d'ailleurs jalousement défendu! — a fait rentrer les questions de la marine marchande à l'intérieur d'un ensemble transports. Il est bien certain que l'on ne peut pas, à l'heure présente, envisager de parler de coordination des transports si l'on ne traite pas dans un même ensemble et d'une manière aussi coordonnée et harmonieuse que possible, aussi bien des bateaux que des péniches, des locomotives, des camions et des avions.

Cela étant dit, mon deuxième principe, si vous le voulez bien, mesdames, messieurs, est que je ne vois que des avantages à ce qu'un homme politique soit chargé, place Fontenoy, d'une partie d'un domaine aussi facilement isolable, « personnifiable », pourrais-je dire. C'est la raison pour laquelle mon sentiment, non seulement ne fait pas opposition à un secrétariat d'Etat à la marine marchande — ce que je dis pour la marine marchande, je serai probablement amené à le répéter prochainement pour l'aviation civile — et de même qu'il y a à l'aviation civile un secrétaire général, et qu'il y a eu un secrétaire d'Etat il y a peu de temps et qu'il y en aura peut-être un dans peu de temps, de la même manière, j'affirme que s'il y avait déjà un titulaire politique à la place Fontenoy, je serais amené, en tant que ministre des transports, à demander au Sénat de bien vouloir permettre à ce secrétaire d'Etat et à moi-même de nommer un secrétaire général, et de telle manière qu'il n'y ait nulle confusion, l'un étant tourné vers la définition de la politique, de la politique de la marine marchande dans le concert des transports, étant tourné vers des négociations avec son collègue le ministre des finances d'abord, ses autres collègues éventuellement, étant tourné vers le Parlement. C'est en cela que l'homme politique est essentiel et c'est à lui seul d'assurer ses relations. C'est là un principe absolu, tandis que le secrétaire général, chargé de veiller à l'unité de direction dans le sens tracé par l'homme politique, par le Gouvernement, a lui-même du travail, si j'ose dire, plein les bras, étant donné qu'il faut non seulement faire marcher les directions et services d'un même pas, mais aussi diriger ces pas dans la direction des autres administrations centrales, et l'on sait que ce sont ces négociations préliminaires qui, en définitive, préparent les décisions gouvernementales entre les ministres.

Je suis très sincèrement persuadé, mesdames, messieurs les sénateurs, que vous voudrez bien considérer que les principes que j'ai émis étant, je crois ceux que vous-mêmes tenez à voir appliquer et si vous voulez m'accorder quelque crédit sur le sérieux et je dirai même la passion que j'ai mise dans cette affaire de la marine marchande, j'espère profondément que vous voudrez bien octroyer dans ce budget les crédits nécessaires à la nomination d'un homme pour lequel je dois vous dire qu'il ne s'agira pas de lui fournir une sorte de satisfaction de fin de carrière, qu'il ne s'agira pas de prendre tel ou tel élément existant déjà dans une filière respectable, mais qu'il s'agira d'essayer de placer là un homme insufflant un sang nouveau, un dynamisme inattaqué...

En ce qui concerne les crédits aux compagnies subventionnées, j'ai suivi attentivement la démonstration faite par M. le rapporteur de la commission des finances. Je lui demanderai, ainsi qu'à la commission des finances et à la haute assemblée, s'il ne voit pas d'inconvénient majeur à laisser rétablir le crédit initial, étant entendu que l'abattement proposé par elle sera compris dans le sens qu'il ne s'agit en rien d'ouvrir trop largement les cordons de la bourse pour quiconque. Si je demande le rétablissement du crédit, c'est simplement, étant bien entendu que ce principe de rigueur sera respecté, pour éviter, le cas échéant, d'avoir à revenir devant l'Assemblée en raison d'inquiétudes très sérieuses que nous avons sur l'évolution de certains comptes.

En ce qui concerne l'aide au cabotage, j'ai parlé tout à l'heure des signatures qui manquent au décret qui est sur le point de sortir. Je pense, comme M. le rapporteur de la commission des finances, qu'il est absolument indispensable de faire un effort, un très grand effort pour le cabotage. Il est incroyable, messieurs, qu'un pays comme la France ne dispose pas de trois douzaines de bateaux pour faire le cabotage le long de ses côtes et le long des côtes de l'Union française. C'est là l'une des situations les plus extravagantes que l'on puisse imaginer. C'est pourquoi il est nécessaire de faire, sur ce point, un effort considérable. Ainsi que vous le pouvez constater, le Gouvernement est sur le point de publier les mesures nécessaires, mesures auxquelles répondra, je l'espère, un effort, une tentative d'entreprise permettant de les rendre efficaces.

Je ne reviens pas sur la question du paquebot de l'Atlantique-Nord, mais, en ce qui concerne le paquebot de la Corse, dont il est question dans le rapport de la commission des finances et dont M. le sénateur Romani s'est fait l'avocat élégant et persuasif, je dois dire qu'il ne saurait y avoir sur ce plan la moindre indécision. Le Gouvernement mesure parfaitement la nécessité d'un quatrième navire.

Le point délicat porte à la fois sur la technique et sur le financement et, disons-le, sur le régime d'exploitation.

Pour la technique, nous sommes sur la bonne voie. Il s'agit là aussi de ne pas retomber dans des formules périmées...

**M. Romani.** Bien sûr.

**M. le ministre.** ... et, comme pour le paquebot de l'Atlantique-Nord, les études qui étaient sur ma table il y a quelques mois correspondaient au passé, à un passé fini et inadmissible. Il s'agit de trouver un type de navire permettant non seulement de transporter des passagers, qui sont, selon les saisons, des travailleurs ou des touristes mais qui puisse participer très directement à l'effort économique à l'intérieur de l'Ile de Beauté. En particulier, il doit pouvoir transporter de nombreux véhicules automobiles et je dirai surtout des véhicules utilitaires, en particulier des camions à chargement complet qui pourraient, par conséquent, éviter les ruptures de charge du seul fait qu'embarqués sur le continent, débarqués en Corse, ils pourraient alors transporter leur chargement dans les plus brefs délais, ce qui permettrait effectivement d'apporter aux chantiers dont il était question tout à l'heure — et non seulement à ceux-là mais à beaucoup d'autres — une aide très nécessaire.

Sur cette technique nouvelle, M. le sénateur Romani, particulièrement qualifié dans cette assemblée pour parler de ce problème aura, dès à présent, tout apaisement.

**M. Romani.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre.** Je vous en prie, monsieur le sénateur.

**M. le président.** La parole est à M. Romani avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Romani.** Appliquerez-vous à la construction de ce bateau, toutes choses étant égales, la même procédure que pour le paquebot de l'Atlantique ?

**M. le ministre.** Le problème est différent. J'en viens maintenant au deuxième point qui est celui du financement et du régime d'exploitation. Il n'est pas encore prouvé que l'Etat doive prendre la totalité de la charge. C'est la raison pour laquelle nous serions les uns et les autres bien inspirés en nous arrêtant à un chiffre qui pourrait ne pas être le milliard envisagé, d'ailleurs donné à titre indicatif, mais qui pourrait être ramené à quelque centaines de millions, de telle manière que nous ayons la possibilité d'évoluer dans la marge, car, dans la mesure où il apparaîtra que la compagnie exploitante pourrait supporter une partie des frais, l'assemblée — et spécialement M. le rapporteur de la commission des finances qui, d'une manière générale, d'ailleurs, et non pas particulièrement sur la Corse — avait attiré l'attention du Gouvernement, seraient heureuse de constater que le Gouvernement ne tient pas spécialement à, disons: faire des libéralités avec les deniers publics.

**M. le rapporteur général et M. Lelant.** Très bien!

**M. le ministre.** C'est la raison pour laquelle je crois qu'il est nécessaire maintenant, après que la Haute Assemblée ait marqué nettement son désir, sa volonté de voir se faire rapidement ce paquebot, après que moi-même j'aie donné les précisions que je viens d'indiquer sur une volonté arrêtée, sur les études sur le point d'être terminées et sur la nécessité d'aller vite, que nous trouvions une formule qui permette de marquer cette volonté et cette décison. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir difficulté dans ce domaine.

En venant au rapport de M. le rapporteur de la commission de la marine marchande, je voudrais indiquer qu'en ce qui concerne l'enseignement, matière si importante, traitée tout à l'heure à l'occasion de l'intervention de M. le président de la commission de la marine marchande, les diverses suggestions faites par M. le sénateur Denvers vont être mises à l'étude par le Gouvernement. Je voudrais en particulier indiquer à M. le sénateur Denvers que, si l'école d'apprentissage maritime de Grand-Fort-Philippe, à Gravelines, n'a reçu cette année que 48 élèves, j'ai tout lieu de penser qu'elle en recevra 60 dans de brefs délais. Si l'effectif scolaire de la plupart des écoles a été réduit, c'était précisément pour tenir compte des besoins de main-d'œuvre prévus et ne pas créer à l'avance des risques de chômage supplémentaires!

Là encore, nous retrouverons le contrôle des entrées dans la profession. J'ai donné sur ce point les explications nécessaires.

Pour ce qui touche les conventions de Londres de 1946, le Gouvernement est en mesure d'assurer au Conseil de la République qu'elles font l'objet d'une application aussi mesurée, aussi humaine que possible. A telle enseigne que de nouveaux entretiens sont actuellement préparés en vue de leur revision éventuelle. Je crois donc répondre ainsi au vœu exprimé par M. le sénateur Denvers au nom de la commission de la marine marchande.

En ce qui concerne enfin le régime des retraites, je voudrais indiquer qu'un effort très sérieux a en effet été enregistré lors de la discussion du budget devant l'Assemblée nationale et la somme de 80 millions qui a été retenue pour ce poste va permettre de tenir compte des services de guerre, dans une mesure convenable et adéquate à son objet. J'ajoute que, pour certains cas marginaux faisant intervenir des services de guerre, en particulier certains cas touchant les veuves, le Gouvernement va étudier l'application des crédits en leur faveur, et, précisément, à l'intérieur d'une commission qui doit fonctionner au cours du premier trimestre de 1955, réunissant à la fois des représentants des administrations intéressées c'est-à-dire essentiellement les finances du budget et de la marine marchande, mais aussi des représentants parlementaires des commissions ou des membres du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine. A telle enseigne que, si la commission en décide ainsi, les rapporteurs des commissions sénatoriales seront priés de prendre part aux travaux de cette commission et pourront par conséquent, dans les prochaines semaines, ainsi que les membres du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine, vérifier de visu que le trafic s'accomplit bien et qu'il s'accomplit dans une direction souhaitée et désirée par eux.

Je pense donc qu'il y aurait intérêt, sur ce sujet qui a donné lieu, à l'Assemblée nationale, à des débats très prolongés et même justement passionnés, à ne pas modifier les textes qui ont été arrêtés dans ces conditions, puisque, je le répète, ces textes apportent, d'une part, des crédits et d'autre part, la certitude d'un travail en commun absolument indispensable pour aboutir le plus rapidement possible à des solutions convenables.

Je ne reviens pas sur l'importance de la pêche et sur la valeur intégrale des chiffres fournis par M. le sénateur Yvon. Il y a certes beaucoup à faire pour le renouvellement de la flotte, qu'elle soit industrielle ou en bois, et il y a beaucoup à faire aussi en faveur de la pêche artisanale.

Mais ici interviennent les questions fiscales. J'indique à M. le sénateur Denvers qu'il est fort possible que nous aboutissions assez rapidement à l'adoption de certaines solutions d'équité.

M. le sénateur Jaouen nous a beaucoup émus les uns et les autres en rappelant ce qu'avait été cette affreuse catastrophe. Les premières craintes se sont manifestées le samedi 27 novembre; l'alerte a été déclenchée le 29; les recherches ont commencées aussitôt par tous moyens, aussi bien d'aviation que proprement maritimes. Et puis, il est arrivé un moment où les lames atteignaient quinze mètres de creux. A partir de ce moment-là, plus personne, pas même les escorteurs de la marine nationale, ne pouvaient faire autre chose que d'essayer de flotter, de ne pas sombrer. La mer était démontée dans des conditions absolument exceptionnelles.

Dès les premiers jours de janvier, une commission d'enquête va fonctionner à Concarneau. Il est naturellement impossible de prévoir les conclusions auxquelles elle aboutira, mais je tiens à indiquer à M. le sénateur Jaouen que les questions qu'il a posées ce matin à cette tribune lui seront soumises en priorité.

**M. Yves Jaouen.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre.** Pour en terminer, toujours sur la note humaine qui paraît au Gouvernement actuel et à votre serviteur particulièrement essentielle — car à quoi servirait de prendre des mesures, de voter des crédits, d'apporter comme on dit du mouvement dans l'économie, si ce n'était en définitive pour améliorer les conditions humaines (*Très bien! très bien!*) et spécialement la condition de ceux qui souffrent le plus de l'existence ? — je voudrais indiquer à la haute assemblée que l'effort concernant le sanatorium des marins vient enfin de porter ses fruits et je suis en mesure d'annoncer que les travaux vont commencer dans les prochaines semaines. Je pense que cette nouvelle sera bien accueillie par le Sénat qui certainement attend depuis des années qu'elle lui soit communiquée. Indépendamment des améliorations appliquées aux pensions et de celles qui vont maintenant l'être grâce aux travaux de la commission dont j'ai parlé tout à l'heure, je voudrais indiquer que nous continuons à réaliser le plan d'aménagement de la maison et du foyer des marins. La maison de Marseille est complète et terminée. La maison de Rouen est en voie d'achèvement et celle de Lorient se construit. La maison de Bordeaux a été mise en état et modernisée. Enfin, nous avons de bonnes études en vue de la construction d'un foyer à Brest et d'un autre à Dieppe.

Je n'insiste pas sur le fait qu'à Concarneau et à Douarnenez les instructions qui ont été appliquées et les crédits qui ont été octroyés ont suivi immédiatement cet abominable malheur. C'était vraiment la moindre des choses.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, l'essentiel de ce que j'avais à vous dire — j'ai tenté de le faire le plus rapidement possible — en réponse à beaucoup de questions très précises qui avaient été posées au Gouvernement. Je voudrais que vous ne voyiez dans mes réponses que la recherche d'une grande précision et de beaucoup de vérité, de telle manière que nous soyons profondément d'accord, non seulement sur des chiffres, non seulement sur une procédure budgétaire, mais sur un but qui est le vôtre et que vous voudrez bien, je l'espère, avoir en commun avec moi, modeste membre du Gouvernement: la volonté absolue de tout faire pour que la marine marchande française se développe comme elle doit le faire. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

**M. le président.** Mesdames, messieurs, avant que ne commence la discussion des articles, j'exprime le souhait que la discussion se déroule de telle sorte qu'elle ne se termine pas à une heure trop tardive.

Il y va du désir d'un certain nombre de nos collègues, et il y va aussi, permettez-moi de vous le dire, de l'intérêt que nous devons à nos collaborateurs qui sont particulièrement chargés de travail en ce moment.

Ce souhait, c'est à vous qu'il appartient, mesdames, messieurs, de l'exaucer en faisant aussi concises que possibles vos interventions sur les chapitres.

Nous abordons maintenant la discussion des articles.

Je donne lecture de l'article 1er:

Art. 1er. — « Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires du budget de la marine marchande pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 17.113.313.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent:

« A concurrence de 1.536.860.000 francs, au titre III: « Moyens des services »;

« Et à concurrence de 15.576.453.000 francs, au titre IV: « Interventions publiques »,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état A annexé à la présente loi. »

L'article 1er est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état A.

Je donne lecture de cet état:

**Travaux publics, transports et tourisme.**

III. — MARINE MARCHANDE

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

*1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.*

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 154.588.000 francs. »

Par amendement (n° 11) M. Denvers au nom de la commission de la marine, propose d'augmenter le crédit de ce chapitre de 1.750.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Mes chers collègues, je parlerai, bien entendu, uniquement, au nom de la commission de la marine et des pêches dont les membres ont été d'accord pour demander à cette assemblée de vouloir bien rétablir les crédits, supprimés par la commission des finances, qui avaient été inscrits pour permettre le rétablissement normal du poste de secrétaire général à la marine marchande.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** Mesdames, messieurs, ce matin, je vous ai indiqué les raisons qui avaient poussé la commission des finances à supprimer les crédits tendant au rétablissement du poste de secrétaire général. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit ce matin.

Il nous apparait, à la commission des finances, que les explications qui ont été données par M. le ministre, tout à l'heure, explications qui paraissent indiquer que c'est par suite d'une difficulté de caractère juridique que l'on n'a pas prévu des crédits, sont assez légères. En réalité, c'est que l'on s'est peut-être aperçu, et je crois que c'est vrai, qu'il était absolument indispensable de coordonner au sein du ministère les diverses activités des directeurs. La vérité est plutôt là.

Il n'en reste pas moins que nous craignons, à la commision des finances, que le fait de désigner — sans qu'un secrétaire d'Etat ou un ministre ait été nommé — un secrétaire général du ministère de la marine marchande risque de perpétuer un état de fait que nous déplorons tous. C'est la raison pour laquelle nous nous opposons au rétablissement du crédit.

**M. Abel-Durand,** *président de la commission de la marine et des pêches.* Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de la marine et des pêches.

**M. le président de la commission de la marine et des pêches.** Je suis très à l'aise pour répondre aux observations de M. Courrière.

Nous avons connu différents régimes: les services de la marine marchande rattachés purement et simplement aux travaux publics, un secrétaire d'Etat, un ministre. Je puis vous dire que l'un de ceux qui ont le plus marqué dans les annales de la marine marchande depuis 1946, c'est M. Deferre. Il a marqué sa place dans l'évolution de la marine marchande par la loi qu'il a fait voter et qui porte son nom. (*Applaudissements à gauche.*) Or, du temps de M. Deferre, il y avait un secrétaire général.

Nous avons constaté que les services du secrétaire général conservaient toute leur utilité et qu'ils étaient précieux pour le ministère de la marine marchande. Souhaitant un ministre de la marine marchande à plein maroquin, nous désirons qu'il ait auprès de lui un secrétaire général.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** Monsieur le président, je pense que l'avis du Gouvernement est connu et j'indique à M. le rapporteur de la commission des finances que si tout à l'heure j'ai dit avoir découvert le problème avant le budget, cette déclaration était véridique. Je ne voulais pas dire par là que c'est parce que le budget arrivait en discussion que nous demandions le rétablissement du secrétaire général. C'est un problème que nous avons en vue depuis des semaines et des mois pour des raisons de fond que j'ai exposées.

Vraiment, dans la mesure où la commission des finances veut bien tenir les explications que j'ai fournies pour valables et après l'éloquent appel de M. le président de la commission de la marine et des pêches, je pense que ce serait peut-être une formule qui nous permettrait d'envisager, comme je vous l'ai dit, la nomination d'un élément nouveau particulièrement dynamique et qui ne serait en rien un écran entre vous et le personnage politique, soit existant, soit à intervenir. J'ai indiqué aussi que je ne voyais pas d'obstacle à la nomination d'un nouveau personnage politique, bien au contraire, ce qui permettrait de travailler dans les meilleures conditions.

**M. Franceschi.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Franceschi.

**M. Franceschi.** Je profite de cette occasion pour soutenir les amendements qui ont été déposés, sur ce chapitre et sur le chapitre 31-02, par notre collègue Mireille Dumont.

Nous nous rallions au point de vue de la commission des finances. Cependant, nous voudrions faire remarquer qu'il serait peut-être nécessaire de rétablir les postes de deux ingénieurs.

Le rétablissement de ces deux postes est demandé par tous les syndicats: C.G.T., C.F.T.C. et autonome. Ces organisations exposent leur point de vue comme suit:

« Cette mesure se traduirait par une économie, étant donné qu'elle est gagée par la suppression de deux ingénieurs de direction de travaux et d'un emploi de secrétaire d'administration principal.

« Nous croyons devoir appeler votre attention sur le préjudice que cette dernière suppression entraîne pour le personnel de la marine marchande.

« L'insuffisance de la situation matérielle des secrétaires d'administration, dont l'indice maximum est limité à 360, sera accrue par cette suppression d'une possibilité d'avancement. »

Elles concluent de la façon suivante:

« Il importe donc que la suppression du secrétaire d'administration principal ne soit pas maintenue et les soussignés insistent vivement auprès des membres de la Haute Assemblée », c'est-à-dire de notre assemblée, « pour qu'elle examine cette question avec la plus grande attention. »

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Avant que M. le rapporteur général ne prenne la parole, je voudrais répondre à M. Franceschi qui vient d'évoquer un problème très différent de celui que nous avons débattu tout à l'heure.

Il est bien entendu que la commission des finances, si elle en avait eu la possibilité, et en supprimant le poste de secrétaire général, aurait sans doute rétabli les postes d'ingénieur qui ont été supprimés. Mais la commission des finances s'est trouvée comme à l'habitude devant une lettre rectificative déposée à l'Assemblée nationale.

Une nouvelle fois, je déplore ici que le Conseil de la République se trouve devant une situation sur laquelle il ne peut pas revenir du fait des lettres rectificatives déposées à l'Assemblée nationale. Cela enlève au Conseil de la République la possibilité de choisir entre la lettre rectificative et le projet déposé au préalable par le Gouvernement.

A l'heure actuelle, les postes dont vous parlez, monsieur Franceschi, n'existent plus. Il n'est plus possible que nous les maintenions. Ils sont supprimés. La seule possibilité que nous avons, c'est de maintenir le poste de secrétaire général ou de le supprimer. Nous n'avons plus ici la possibilité de rétablir les postes dont vous avez parlé.

**M. le rapporteur général.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. Pellenc,** *rapporteur général.* Mes chers collègues, je crois qu'il n'est d'abord pas inutile que le rapporteur général de la commission des finances fasse à l'intention de ses collègues une observation d'ordre général.

La commission des finances a la plus grande considération pour la valeur des avis techniques que donnent sur les divers budgets les commissions spécialisées de cette assemblée.

J'en appelle moi-même au souvenir de mes collègues: j'ai été le premier à protester à de multiples reprises à la tribune de cette assemblée contre le mécanisme du vote des lois budgétaires qui empêchait bien souvent les commissions spécialisées de se pencher, avec toute l'attention désirable, sur les divers budgets et de faire bénéficier nos collègues de leurs avis autorisés.

Mais je crois, et j'en appelle à la fois à la courtoisie et au bon sens de nos collègues, que cette confiance et cette considération que nous leur devons en ce qui concerne les avis techniques, la commission des finances peut leur demander en échange de vouloir bien les lui accorder lorsqu'il s'agit de problèmes qui touchent à la structure même de l'administration française, aux administrations centrales des ministères, et aux règles destinées à assurer l'harmonie et le bon fonctionnement de ces dernières.

Que nos collègues de la commission de la marine, en particulier, ne nous fassent pas l'injure de croire que la commission des finances n'a pas longuement pesé le pour et le contre lorsqu'elle a décidé de proposer à l'Assemblée la suppression du poste de secrétaire général.

Si la commission des finances devait modifier sa position — ce qui ne pourrait d'ailleurs intervenir que sur la proposition de son rapporteur spécial, qui a sa confiance unanime — ce serait certainement en raison d'une conviction qui reposerait davantage sur la pertinence des arguments fournis par le ministre à la tribune que sur l'avis d'une commission qui, parfaitement qualifiée et compétente au point de vue technique, n'a peut-être pas au même degré tous les moyens d'information et d'appréciation en ce qui concerne la structure et le fonctionnement des services publics.

Cette observation préjudicielle étant faite, je dois dire maintenant, quant au fond, quelles étaient les raisons qui avaient motivé la position de la commission des finances, sans revenir sur celles que fort justement et avec plus de compétence que moi, car il est spécialiste depuis de longues années dans cette question, mon collègue M. Courrière développait à la tribune.

Je voudrais simplement ajouter que nous nous trouvons en présence d'un ministère dont moi-même, comme président de la commission des entreprises nationalisées d'abord, comme président d'une commission d'enquête que nous avons été dans l'obligation de constituer — faute d'avoir les renseignements que notre rapporteur spécial demandait sur un événement particulièrement regrettable: les pannes successives du paquebot *Flandres* — j'ai pu éprouver, en les touchant en quelque sorte du doigt, les vices, les lacunes, les défauts.

Le corps dont nous a parlé tout à l'heure M. le ministre constitue une enceinte quasi imperméable pour l'obtention des renseignements, une enceinte impénétrable, semble-t-il, par ailleurs aux idées de progrès technique et à leur mise en œuvre rationnelle dans la construction maritime, comme nous en avons fait la démonstration lors de notre enquête sur le *Flandres*. S'il s'agissait alors de lui adjoindre avec cet emploi de secrétaire général un bastion avancé, issu de ce même corps et de ce même milieu, pour qu'une défense supplémentaire accuse d'une façon encore plus marquée ces défauts, alors pour ma par je me montrerais irréductiblement opposé à cette mesure. C'est d'ailleurs la raison qui a motivé l'attitude de la commission des finances.

Mais si, reprenant une expression que mes collègues ont trouvée peut-être trop imagée, s'il s'agissait d'introduire dans ce ministère un air nouveau, s'il s'agissait de faire retourner en large et en travers ce domaine tassé dans ses vieilles habitudes par une charrue que maniera un homme énergique, qui pourra effectivement alors remédier à pas mal de défectuosités dont les exemples du *Guet*, évoqué par notre collègue M. Vourc'h, du *Guyane* et du *Flandres* sont la déplorable démonstration, s'il s'agit d'un homme nouveau, énergique, capable de faire œuvre de rénovation, alors — je ne veux pas préjuger l'intention de la commission des finances, dont notre collègue M. Courrière est le porte-parole — je dis que peut-être, en ce qui me concerne, ma sévérité personnelle fléchira.

Voilà, mes chers collègues, ce que je tenais à déclarer. C'est en tout cas de la réponse de M. le ministre que dépendra maintenant l'attitude de la commission des finances, que notre collègue M. Courrière exprimera.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de la marine et des pêches.

**M. le président de la commission de la marine.** Mes chers collègues, je ne veux retenir que la conclusion de M. le rapporteur général du budget. Me référant aux recommandations de continence verbale de M. le président, je ne dirai rien. Je n'insisterai même pas sur l'opposition apparente qu'il a cru voir entre l'avis de la commission des finances et l'avis de la commission de la marine marchande. Je retiens seulement qu'il a donné son assentiment, en raison de son expérience de certains incidents, à la création du secrétariat général de la marine marchande. Il y a, en réalité, entre la commission de la marine marchande et la commission des finances un complet accord. Il n'a pas besoin d'être exprimé davantage. Je le retiens et je n'en dis pas plus.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Mesdames, messieurs, je suis appelé, par la question de M. le rapporteur, à fournir une réponse. J'ai tout à l'heure indiqué qu'en ce qui concerne les fonctionnaires que j'ai trouvés place Fontenoy, j'ai reconnu de leur part beaucoup de dévouement et de sérieux dans le travail qu'ils ont fourni sous mes ordres. J'indique à M. le rapporteur général, pour répondre à la question qu'il a bien voulu me poser que, dans mon esprit, et très rapidement, si le Sénat en décidait ainsi, l'homme qui serait chargé de ce poste constituerait bien l'apport d'une force neuve.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Mes chers collègues, je suis l'objet d'un siège en règle. (*Sourires.*) Je n'ai pratiquement plus de possibilités de sortie.

Je rapporte ici une décision prise par la commission des finances après une étude assez approfondie. Toutefois, les renseignements qui nous sont fournis me mettent dans une situation embarrassante.

Si M. le rapporteur général de la commission des finances et moi-même avons pris une telle décision, c'est pour des raisons valables. En effet, nous nous sommes heurtés à une obstination absolue et incompréhensible de la part des fonctionnaires de la marine marchande, alors que nous leur demandions des renseignements que nous considérions comme devant être fournis normalement au Parlement. Tantôt, je l'ai dit ce matin, pour des raisons particulières, on ne voulait pas dire quelque chose que le ministre n'aurait peut-être pas couvert; tantôt il était question de secret professionnel. On se contentait de nous donner les conclusions des rapports sans vouloir nous en communiquer les attendus, ce qui fait que nous n'avions rien de valable pour résoudre les questions qui nous étaient posées. C'est cela qui a motivé la décision prise par la commission des finances, décision qu'elle m'a chargé de rapporter devant vous.

M. le ministre nous a donné des apaisements. M. le président Abel-Durand insiste, au nom d'une commission qu'il préside avec tant d'autorité. M. le rapporteur général s'est pratiquement laissé fléchir. Et puis, je vois, au banc des ministres, M. le secrétaire d'Etat au budget, auquel nous voulions faire cadeau d'un crédit de 1.750.000 francs, qui semble parfaitement d'accord pour le dépenser. (*Rires.*)

Pour faire plaisir à M. le secrétaire d'Etat qui, sans doute me le revaudra lorsque nous lui demanderons quelques concessions sur un autre point, je suis prêt à admettre le rétablissement du crédit. En ma qualité de rapporteur de la commission des finances j'accepte donc l'amendement présenté par la commission de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

**M. le ministre.** Je vous remercie.

**M. le président.** Il n'y a aujourd'hui que des hommes de bonne volonté.

**M. Namy.** Mais nous, tant pis si l'on ne nous considère pas comme des hommes de bonne volonté, nous votons contre l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le rapporteur.** Je signale au Conseil que la même situation se présentera pour l'amendement présenté au chapitre suivant. Je l'accepte par avance.

**M. le président.** Sur le même chapitre 31-01, un amendement (n° 7 rectifié) de Mlle Mireille Dumont n'a plus de raison d'être.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-01, au chiffre de 156 millions 338.000 francs.

(*Le chapitre 31-01 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 24.385.000 francs. »

Par amendement (n° 12) M. Denvers propose de rétablir le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale, et, en conséquence, d'augmenter le crédit de ce chapitre de 387.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Il y a lieu de pourvoir au remplacement du commandant du *Théodore-Tissier*. Nous aimerions, à la commission de la marine et des pêches, que ce commandement soit donné à un homme appartenant à la marine marchande.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** J'ai dit précédemment que la commission acceptait l'amendement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix le chapitre 31-02, au chiffre de 24.772.000 francs.

(*Le chapitre 31-02 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 31-11. — Inscription maritime. — Rémunérations principales, 530.123.000 francs. » — (*Adopte.*)

« Chap. 31-12. — Inscription maritime. — Indemnités et allocations diverses, 49.415.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-21. — Enseignement maritime. — Rémunérations principales, 48.372.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-22 — Enseignement maritime. — Indemnités et allocations diverses, 25.556.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 148 millions 886.000 francs. » — (*Adopté.*)

*3e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.*

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 187.739.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 1 million 649.000 francs. » — (*Adopté.*)

*4e partie. — Matériel et fonctionnement des services.*

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 9.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 15.615.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-11. — Inscription maritime. — Remboursement de frais, 48.831.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-12. — Inscription maritime. — Matériel, 185 millions 479.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-21. — Enseignement maritime. — Remboursement de frais, 2.617.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-22. — Enseignement maritime. — Matériel, 11.637.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-91. — Loyers, 9.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-92. — Achat et entretien du matériel automobile, 5.449.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 26.310.000 francs. » — (*Adopté.*)

*5e partie. — Travaux d'entretien.*

« Chap. 35-91. — Entretien et réparations des immeubles, 19.234.000 francs. » — (*Adopté.*)

*7e partie. — Dépenses diverses.*

« Chap. 37-01. — Indemnités et dépenses des navires réquisitionnés ou affrétés, 28 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 37-11. — Dépenses résultant de l'application du code du travail maritime et du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, 2.275.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Je voudrais demander à M. le ministre d'envisager un aménagement, et, dans la mesure du possible, la refonte du code du travail maritime.

**M. le ministre.** J'en suis d'accord.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 37-11, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 37-11 *est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 1.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

*8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.*

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services). » — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). » — (Mémoire.)

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

*1re partie. — Interventions publiques et administratives.*

« Chap. 41-01. — Etudes. — Propagande. — Récompenses, 3.899.000 francs. » — (*Adopté.*)

*2e partie. — Action internationale.*

« Chap. 42-01. — Contribution de la France aux dépenses de divers organismes internationaux, 10.192.000 francs. » — (*Adopté.*)

*3e partie. — Action éducative et culturelle.*

« Chap. 43-21. — Contribution aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime, 179.137.000 francs. »

La parole est à M. Symphor.

**M. Symphor.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le sujet dont je viens vous entretenir présente un intérêt tout particulier pour les marins-pêcheurs des départements d'outre-mer. Il aurait mérité certainement un développement assez long, mais je suis obligé de me conformer à l'appel de M. le président qui nous a prié d'abréger nos observations. En contrepartie, j'estime que M. le ministre devra être très attentif aux demandes que je vais lui adresser; et puisque nous faisons ce soir assaut de générosité, j'ose espérer, car je ne peux me permettre de le comparer au père Noël...

**M. le rapporteur général.** Il est un peu jeune.

**M. Symphor.** ...c'est évidemment pour cette raison, je souhaite qu'il soit son intermédiaire auprès de nous pour apporter les présents que nous en attendons et qui se traduiront, je l'espère, l'an prochain non pas par des promesses, mais par des actes.

Il s'agit de la pêche dans les départements d'outre-mer. Nous savons tous ici que la pêche est un élément essentiel de l'activité de ces départements insulaires où la population subit naturellement l'appel de l'Océan. Le pêche constitue également un élément fondamental de l'alimentation de ces pays qui se nourrissent surtout de poisson. Pour les 600.000 habitants, qu'ils comportent, le poisson est la source principale de matière azotée d'origine animale.

Cette pêche se pratique sous une forme archaïque; c'est la pêche côtière artisanale, rudimentaire et je dirai même primitive.

A l'heure actuelle, elle ne nourrit plus son homme; le poisson, pour des raisons que je n'ai malheureusement pas la possibilité d'expliquer dans ce débat, est devenu rare et cher.

Il faut donc la moderniser, la perfectionner, la rénover afin qu'elle devienne rentable pour ceux qui la pratiquent et suffisamment abondante pour fournir à la population, qui en attend les éléments de sa subsistance, les quantités nécessaires.

Des études ont été faites qui révèlent la présence, le long des côtes, de fonds particulièrement poissonneux et, au large, d'abondantes ressources en poissons de toutes espèces. L'office des pêches y avait envoyé à notre sollicitation le *Théodore-Tissier*. Ce navire est resté cinq ou six mois sur place et il a recueilli une abondante moisson de renseignements, desquels il résulte que la pêche industrielle peut y être pratiquée sur une très grande échelle.

Toujours est-il que, tant du point de vue de l'alimentation de la population que de la rentabilité du métier, il est nécessaire, monsieur le ministre, d'organiser la pêche dans ces départements. Ceci devient donc une question de politique gouvernementale sur laquelle il est nécessaire de se pencher. Il faut organiser, non seulement la pêche côtière, qui est la pêche ordinaire, la pêche familiale, la pêche de tous les jours, mais encore créer et organiser la pêche au large et aux chaluts, la pêche aux casiers sur les fonds rocheux et madréporiques, la pêche aux palangres et aux filets flottants. Pour cela, il faut deux choses: l'éducation des marins pêcheurs et les finances nécessaires pour la création de cette flotille nouvelle.

Pour la formation des marins pêcheurs, il nous faut des écoles d'apprentissage. N'est-il pas anormal que jusqu'à ce jour, malgré la départementalisation qui a fait de ces colonies des départements au même titre que ceux du continent, il n'y ait pas une seule école d'apprentissage, pas un seul établissement d'enseignement maritime ?

Monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir étudier la possibilité de leur création urgente dans ces nouveaux départements. Il n'est pas possible que, dans ces départements insulaires, dont la vocation est la mer, qui constitue pour vous une sorte de pépinière de marins tant pour la navigation que pour la pêche, il n'y ait pas un seul établissement où ils puissent apprendre leur métier.

Le deuxième point sur lequel je veux insister, c'est la pratique du métier. Vous devez vous souvenir, mesdames, messieurs, qu'à la demande de notre collègue M. Vourc'h, on avait décidé la construction d'un bateau qui irait sur les côtes apprendre aux habitants de nos régions la pêche au large et la pêche hauturière.

Ce bateau, dont un jour on nous a raconté la surprenante odyssée, dont on a dit qu'il était un bateau fantôme, doit être paraît-il lancé ces jours prochains. Il a connu des avatars comme tous ceux dont vous avez parlé ici, depuis le *Guet* jus-

qu'au *Guyane*. Sa construction avait été décidée par le F. I. D. O. M. Il s'appelle le *Gouverneur Général Eboué*, pour marquer un hommage tout spécial à ce grand Antillais, à ce grand Français, à ce grand représentant de l'Union française.

Il devait être monté et exploité par des marins bretons que notre collègue M. Vourc'h avait pu recruter, dans l'enthousiasme d'une œuvre importante à entreprendre et à réaliser. Et voilà que l'on m'apprend aujourd'hui qu'il ne sera pas confié à la coopérative de pêches à laquelle il était promis par des engagements antérieurs, mais qu'il doit être exploité par une compagnie sucrière. Je suis moins stupéfait depuis que j'ai entendu parler, tout à l'heure, de cette charrue qui allait labourer les mers. Ce sont des sucriers qui vont exploiter un bateau qui avait été confié à des marins pêcheurs. J'attire votre attention sur ce point, monsieur le ministre, en insistant pour que le bateau revienne à ceux qui devaient s'en servir et qui sont les plus qualifiés pour l'exploiter.

**M. Vourc'h.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

**M. Symphor.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Vourc'h, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Vourc'h.** Je suis très heureux que notre collègue M. Symphor ait fait allusion à cette entreprise envisagée d'une expédition de marins-pêcheurs de chez nous, des côtes de Bretagne. Il existe en effet une équipe de hardis marins-pêcheurs disposés à une aventure; il y en a beaucoup là-bas; ils n'ont pas attendu d'ailleurs; il y a vingt ans au moins qu'ils ont fait des tentatives dans cette direction. Ils ont étudié cette entreprise avec l'approbation de M. le ministre de la marine marchande, auprès duquel ils n'ont trouvé que des encouragements. Je me souviens encore de la façon dont le ministre de l'époque, M. Morice, a accueilli cette idée. Il était pleinement acquis à cette affaire. Ces jeunes gens ont bien étudié l'expédition qu'ils devaient faire là-bas pour enseigner aux marins-pêcheurs des Antilles l'utilisation des moyens modernes, de nature à développer les rendements économiques de cette région.

Ces jeunes gens ont consacré plus de deux ans de leur temps, de leur jeunesse à lancer cette affaire. Lorsqu'elle a été véritablement au point, alors que le bateau *Gouverneur Général Eboué* était en bonne voie d'achèvement, un beau jour ils apprennent que l'affaire leur est enlevée et que le fonds d'investissement des départements d'outre-mer la passe à un capitaliste parisien, qui va faire du capitalisme sur le dos des marins-pêcheurs qui voudront bien être ses salariés. Cela ne convient pas aux marins bretons, qui s'y refusent. Aussi cet armateur ne pourra pas avoir le concours de techniciens vraiment qualifiés pour apprendre la pêche aux gens de là-bas.

Il est certain que, là, notre exécutif a fait défaut d'une façon lamentable et je suis très heureux d'entendre notre collègue faire allusion à cette affaire. Ceci n'atteint pas le ministère de la marine marchande, qui nous a prodigué tous les encouragements.

**M. Symphor.** L'existence de ce bateau, même s'il devait voguer dans les eaux de la Martinique et des Antilles, même si son exploitation devait être confiée à des marins pêcheurs, ne suffirait pas à régler le problème. Les possesseurs de capitaux sauront toujours constituer des sociétés et se procurer les fonds nécessaires. Ce qu'il faut, c'est venir en aide à ces marins pêcheurs des côtes, à ces petits artisans sans ressources pour développer la pêche artisanale. Il faut créer le mouvement coopératif, le soutenir, le protéger, le subventionner.

J'ai été très heureux d'entendre M. le ministre énumérer la série des chapitres inscrits dans le budget, où peuvent trouver assistance ceux qui pratiquent ou bien la marine ou bien la pêche: aide à la construction navale, subvention aux pêches maritimes, reconstitution de la flotte de commerce de pêche, etc. et, surtout, le crédit mutuel, qui malheureusement ne s'applique pas encore, malgré nos instances, à ces départements d'outre-mer. J'avais posé la question il y a deux ans au ministre, qui était alors M. Defferre; je l'ai plus tard posée à M. Ramarony et naturellement ils nous avaient fait l'un et l'autre des promesses. Jusqu'à présent aucune d'elles n'a été tenue. Je souhaite qu'avec le dynamisme que nous lui reconnaissons, M. le ministre actuel, qui sera au surplus secondé par le secrétaire général dont il nous a dit qu'il sera la rigueur même, ces promesses deviennent des actes et j'espère que, demain, nous pourrons enfin entrer dans la voie des réalisations.

Un autre problème retient au plus haut point les marins pêcheurs des départements d'outre-mer, celui des redevances dues à la caisse des invalides. Alors que le revenu de la pêche est très limité, les cotisations à la caisse des invalides se trouvent beaucoup trop élevées. Les marins pêcheurs ne cessent de se plaindre et de réclamer contre le régime qui les écrase, ils refusent les rôles, ce qui crée des incidents, d'où un climat très désagréable et des contraventions qui les conduisent bien souvent devant la police correctionnelle. Vous trouverez dans vos dossiers des documents que j'ai soumis à vos services ou qu'eux-mêmes ils m'ont communiqués. J'ai là des lettres qui m'ont été écrites par les ministres antérieurs, MM. Morice et Ramarony, entre autres celles du 30 octobre 1952 et du 17 février 1953, qui reconnaissent le bien-fondé de nos réclamations et promettent des solutions qui concilient la nécessité du payement de ces redevances avec le souci de les alléger pour les marins pêcheurs de ces départements d'outre-mer. Voilà, très rapidement développées, les questions que j'avais à vous soumettre.

Le problème de la pêche côtière mérite d'être examiné de près. La pêche du large pose différents problèmes, que je rappelle pour les résumer, notamment la création d'écoles d'apprentissage et l'attribution de crédit pour les sociétés et coopératives. Je vous signale d'ailleurs que le fonds d'investissement dans les départements d'outre-mer, à la demande de notre collègue M. Durand-Réville, a déjà mis un premier crédit de 60 millions à la disposition des pêcheurs de ces quatre départements, soit un crédit insignifiant de 15 millions par département. Puisque, vous venez de l'annoncer à notre grande satisfaction, vous disposez d'un crédit de 320 millions pour l'aide à la pêche maritime et aux différents chapitres d'assistance, je me permets d'insister pour que ces marins pêcheurs qui sont au nombre d'environ 8.000 dans les quatre départements et qui nourrissent une population d'environ 600.000 habitants, reçoivent le concours le plus généreux de l'Etat. Ces coopératives s'installent déjà en Martinique. L'une d'elles, celle de Carbet, qui groupe les marins pêcheurs de toute une partie de la côte Ouest, attend vainement l'attribution d'un prêt de trois millions qu'elle a sollicité. Nous attendons de vous, monsieur le ministre, une solution prochaine.

J'en ai terminé. Je voudrais, si vous le permettez monsieur le ministre, faire appel, à travers vous, au maire de Bordeaux. Je ne crois pas être irrévérencieux en le faisant, ni vous dissocier de votre Gouvernement. Le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande est en même temps le maire de Bordeaux et je rappelle que Bordeaux est la porte océane de la France largement ouverte sur les Antilles. Bordeaux a été pendant des siècles la métropole commerciale de nos Antilles et a contribué à leur développement économique et social, en même temps qu'il s'enrichissait lui-même du trafic qu'il entretenait avec elles.

Laissez-moi vous dire, monsieur le maire de Bordeaux, que vous devez continuer cette œuvre puisque votre ville continue à être notre métropole culturelle, car nos établissements d'enseignement dépendent du rectorat de Bordeaux. Et si le ministre des travaux publics, maire de Bordeaux, s'inscrit parmi ces grands marins, ces grands pionniers qui ont établi ces liens avec nos Antilles, je ne sais qui je devrai davantage applaudir, du ministre de la marine marchande ou du maire de Bordeaux. Ce sera sans nul doute les deux en même temps, confondus en votre personne. (*Applaudissements.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Mesdames, messieurs, je ne peux laisser sans réponse la question si intéressante et présentée avec tant d'éloquence par M. Symphor, coupée par l'intervention également pertinente de M. Vourc'h.

Je voudrais indiquer à M. Symphor qu'en ce qui concerne l'enseignement, nous n'avons pas, même dans la métropole, d'école d'apprentissage maritime pour la formation de marins navigant sur des bâtiments de moins de 250 tonneaux. En ce qui concerne Fort-de-France, décision est prise d'instituer une participation de l'Etat aux frais de fonctionnement des cours pour la formation des officiers dans la limite de 500.000 francs par an. C'est évidemment une contribution intéressante à une œuvre nécessaire.

J'indique, d'autre part, en ce qui concerne le *Gouverneur Général Eboué*, tout en remerciant M. le sénateur Vourc'h d'avoir bien voulu dégager la responsabilité du ministre de la marine marchande dans cette affaire,...

**M. Symphor.** Elle n'était pas engagée.

**M. le ministre.** ... que le fonds d'investissements pour le développement des territoires d'outre-mer envisage la constitution d'une société d'exploitation pour l'utilisation de ce bateau, société qui tenterait de promouvoir aux Antilles la pratique de la pêche industrielle.

Sous le bénéfice des observations présentées par M. le sénateur Vourc'h, je pense qu'il sera nécessaire que le F. I. D. O. M.

prenne bien garde de ne pas tomber dans un certain type d'exploitation, qui ne correspond pas du tout aux désirs ni du Sénat ni du Gouvernement en ce qui concerne le régime du travail. J'attirerai l'attention de ce fonds d'investissement sur ce point très important.

Enfin, en ce qui concerne le renouvellement de la flotte de pêche des Antilles, problème très urgent et très sérieux, je suis heureux d'indiquer à M. Symphor que ce problème ne m'a pas échappé non plus qu'à mon administration, mais que toute une série de mesures récentes ont été prises, que je suis heureux de porter à la connaissance de M. Symphor et de la haute Assemblée, aux termes desquelles la caisse centrale de la France d'outre-mer va maintenant pouvoir accorder des prêts portant sur environ trois millions, prêts étalés sur cinq années et au taux réduit de 5 p. 100. Ces prêts ont déjà fait l'objet de certaines demandes de la part des intéressés et je peux indiquer — ce ne sont pas là des promesses qui seront sans suite, bien au contraire, puisque, déjà, le système est mis en application — à M. le sénateur que mes services ont reçu des instructions pour veiller à l'accélération de l'étude des dossiers. Dès l'instant qu'il ne se présentera pas une difficulté spéciale au sujet de tel ou tel dossier, les demandes recevront satisfaction.

De cette manière, sinon en totalité, du moins en grande partie, les inquiétudes parfaitement justifiées exprimées par M. Symphor peuvent être apaisées.

Enfin, séparant toujours mes fonctions ministérielles de mes fonctions municipales, comme il se doit — le ministre des travaux publics n'épousant pas les querelles du maire de Bordeaux — je peux terminer, moi aussi, sur une note qui, pour être sentimentale, n'en est pas moins profonde: je serais heureux que le hasard, les circonstances, les coïncidences veuillent qu'un jour le ministre des travaux publics pût apporter, comme il vient de le faire, des réponses positives à des questions positives et que, ce ministre étant maire de Bordeaux, ses réponses visent les Antilles françaises. (*Applaudissements.*)

**M. Symphor.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de vos attentions.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 43-21.

(*Le chapitre 43-21 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 43-22. — Enseignement maritime. — Bourses. — Prêts d'honneur, 9.990.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 43-23. — Subventions aux écoles de pêche et de commerce, 1.499.000 francs. »

Par amendement (n° 2), M. Denvers, au nom de la commission de la marine, propose de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Monsieur le ministre, cet amendement, tendant à une réduction indicative de 1.000 francs, a pour objet d'appeler votre attention sur les élèves des écoles de navigation à caractère privé, qui ne bénéficient d'aucun régime de sécurité sociale.

Les dispositions de la loi du 7 avril 1942 permettent à la caisse de prévoyance d'assurer les élèves des écoles nationales de la marine marchande, ainsi que ceux des écoles d'apprentissage maritime. Cependant, vous savez très bien qu'il existe, de-ci de-là, un certain nombre d'écoles de navigation: ainsi celles de Dunkerque, de la Rochelle et d'autres encore, qui reçoivent chaque année des marins, qui préparent notamment de petits brevets. Or, pendant la période d'étude, ces marins ne sont couverts contre aucun risque et ils sont privés de toutes les prestations sociales, voire familiales. Il n'est donc pas juste, à partir du moment où une école de navigation, même de caractère privé, est reconnue indispensable, ce qui est le cas dans les circonstances actuelles, que l'on en défavorise les élèves.

Je vous demande, monsieur le ministre, de vouloir bien assimiler aux écoles nationales de la marine marchande et aux centres d'apprentissage ces écoles particulières qui, je le répète, sont subventionnées au titre du budget de la marine marchande.

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Sur ce point particulier soulevé par M. le rapporteur de la commission de la marine, je voudrais préciser, ainsi que M. le rapporteur le laissait entendre, que cette assurance est limitée par la loi du 7 avril 1941 aux élèves fréquentant les écoles nationales de navigation et les écoles d'apprentissage maritime. Néanmoins, nous avons étendu ces dispositions à toutes les écoles ayant une fréquentation régulière et suffisante pour permettre d'assurer le contrôle indispensable. J'ajoute qu'il s'agit pour le moment de toutes les écoles d'apprentissage et de pêche gérées et surveillées par l'association prévue à cet effet, qui donne précisément le substratum nécessaire au contrôle; mais j'indique à M. le rapporteur que la mesure peut être étendue à d'autres écoles, sous la seule réserve que le contrôle soit possible et, dès à présent, nous sommes en train de tenter d'appliquer des solutions qui donneront satisfaction à la demande présentée par M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Je demanderai que cela se fasse très rapidement.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Denvers ?

**M. le rapporteur pour avis.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 43-23, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 43-23 est adopté.*)

**M. le président.**

*4e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.*

« Chap. 44-01. — Subvention aux pêches maritimes, 21 millions 859.000 francs. »

La parole est à M. Jaouen.

**M. Yves Jaouen.** Au cours de la séance du 8 décembre, M. le ministre a bien voulu préciser qu'un crédit de 2 millions était prévu en ce qui concerne les recherches sur les algues marines. Mon intervention a pour but de demander l'affectation à ces recherches du crédit prévu par le gouvernement précédent, c'est-à-dire 3 millions à prélever à l'intérieur du crédit actuel, donc sans augmentation du chiffre global des dépenses. En effet, si l'on tient compte de ce qui se passe aujourd'hui, nous constatons que grâce aux recherches entreprises, la supériorité de l'étranger a aujourd'hui cessé. C'était le principal obstacle à l'écoulement normal de l'iode qui est fabriqué sur nos côtes. C'est une constatation heureuse, et il y a lieu certainement de s'en féliciter.

Je veux ajouter que ces recherches ne concernent pas uniquement le mannitol. Les laboratoires mettent au point de nouvelles fabrications à partir des algues. Leur champ d'action et son triptyque, c'est-à-dire innovation, production et écoulement, se trouvent très élargis. D'autre part, nous ne voudrions pas que le Gouvernement donne l'impression d'apporter son écot avec une certaine réticence, d'autant plus que l'ensemble de la profession s'attelle avec beaucoup d'énergie à ce problème.

Enfin, nous pensons que la poursuite des efforts dans ces recherches doit être soutenue devant les résultats acquis et devant ceux qui sont annoncés. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demanderai de bien vouloir nous accorder le chiffre bien modeste de 3 millions. Ainsi vous aurez servi l'efficacité et vous aurez permis aux goémoniers de ne pas désespérer. (*Très bien ! très bien !*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Je répondrai à M. Jaouen que deux millions sont déjà affectés à ces recherches et que j'essayerai d'en ajouter un.

**M. Yves Jaouen.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette promesse.

**M. le rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** Sur le même chapitre 44-01, la parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Au titre du chapitre 44-01 « Subvention aux pêches maritimes », je voudrais attirer votre attention sur un problème qui me paraît extrêmement important et qui vous intéresse dans une certaine mesure, peut-être même dans une très grande mesure. En effet, je veux parler de la grande pêche, de la pêche à la morue.

La campagne 1954 va se terminer et elle appelle bien sûr déjà, de notre part, un certain nombre d'observations graves.

Au moment où il est demandé à tous les secteurs de l'économie de ce pays un effort d'expansion, au moment où, d'autre part, nous sentons poindre le spectre du chômage dans le monde marin et où tout devrait tendre à accroître les possibilités de produire et de créer des salaires décents, n'avons-nous pas à nous reprocher une lacune dans ce domaine de la grande pêche ?

Des centres de négoce morutier importants — je pourrais vous les citer, mais je préfère ne pas le faire pour ne gêner ni les uns ni les autres — sont actuellement dans l'impossibilité de poursuivre leur commerce à cause d'un approvisionnement insuffisant. Pourquoi ? Nous sommes de ceux qui pensent que le système actuel des licences d'armement, insuffisamment souple, trop rigide, ne pouvant pas se cadencer, constitue un carcan et freine dangereusement une production pour laquelle la France devrait tenir la tête.

Nous allons vers la cristallisation de la production morutière en un nombre de mains très restreint. Des armements, par le jeu des licences, licences déterminées en fonction d'une formule dite de référence, celles de 1939, et qui font penser un peu trop à certains de ces comités professionnels ou interprofessionnels issus de la guerre et des textes de Vichy, sont devenus tout puissants et accaparent ainsi à la fois la production, la transformation et le négoce.

Nous ne voyons pourtant pas que les négociants en morue, qui sont généralement en place depuis des décades et des décades aux lieux où autrefois l'armement à la pêche était très développé, puissent devenir armateurs par un système de licences axé sur 1939.

Cela nous paraît être un des privilèges les plus intolérables. Nous sommes d'accord pour la défense des armements à la pêche à la morue. Nous ne le sommes pas pour leur permettre, à la faveur des références, de devenir un tout, sinon même un trust. Un pays comme la France, monsieur le ministre, ne peut pas tolérer de tels errements.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** J'indique à M. le rapporteur pour avis que je suis tout à fait décidé à faire examiner cette affaire, fort importante en effet, par le comité central des pêches maritimes qui possède les pouvoirs nécessaires, et je ne manquerai pas de le faire.

**M. le rapporteur pour avis.** Je vous en remercie.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chiffre 44-01, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 44-01 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 44-02. — Allocations d'intérêts fixées par la loi du 1er août 1928 sur le crédit maritime, 31.999.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Je voudrais demander à M. le ministre, au nom de la commission des finances, des explications sur le crédit de 31.999.000 francs qui est inscrit au chapitre 44-02. Il s'agit des allocations d'intérêt fixées par la loi du 1er août 1928 sur le crédit maritime.

Nous avons déjà parlé, et M. le ministre lui-même, de la nécessité d'aider le crédit maritime à devenir quelque chose d'utile pour l'ensemble du pays. Je constate que le crédit proposé pour 1955 est de 4 millions inférieur au crédit qui avait été voté pour 1954. C'est une conception un peu particulière de l'extension que doit prendre le crédit maritime que de diminuer les bonifications qui y sont afférentes.

Je sais bien que M. le ministre me dira que l'effort qu'il va faire en ce qui concerne le crédit maritime n'aura ses répercussions qu'en 1956, mais je voudrais être assuré que la réduction de crédit que nous constatons sur ce budget ne gênera pas l'effort en faveur du crédit maritime dont nous avons parlé tout à l'heure.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** M. le rapporteur de la commission des finances vient de poser une question et d'en fournir en même temps la réponse, et je confirme cette dernière.

En réalité, ce crédit sera suffisant pour l'année 1955 et c'est en 1956 que nous aurons un accroissement de crédit à apporter. Il va de soi que si, d'aventure, les prévisions étaient fausses — mais il n'y a pas de raison qu'elles le soient — le Gouvernement ferait immédiatement le nécessaire.

**M. le rapporteur.** Monsieur le ministre, je vous remercie de vos explications. Il s'agissait ici d'une réduction indicative de 1.000 francs. Je demande donc au Conseil de la République de bien vouloir rétablir le chiffre primitivement voté par l'Assemblée nationale.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 44-02, au chiffre de 32 millions de francs.

(*Le chapitre 44-02, avec ce chiffre, est adopté.*)

**M. le président.**

*5e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.*

« Chap. 45-01. — Exploitation des services maritimes d'intérêt général, 3.489.998.000 francs. »

La parole est à M. Symphor.

**M. Symphor.** Monsieur le ministre, je voudrais intervenir sur la situation du personnel sédentaire des agences de la Compagnie générale transatlantique dans les ports des départements d'outre-mer. Vous savez qu'il y aura bientôt deux ans les fonctionnaires et agents de ces quatre départements, dans leur unanimité, avaient déclenché une grève qui a duré soixante-cinq jours pour protester, d'une part contre l'insuffisance de leurs traitements et indemnités et, d'autre part, et davantage encore, contre les mesures discriminatoires dont ils avaient à se plaindre et qui avaient créé une intolérable disparité de solde entre les fonctionnaires indigènes et les fonctionnaires métropolitains.

Cette grève qui a duré 65 jours, dis-je, a eu des échos bien vifs dans les différentes Assemblées du Parlement : à l'Assemblée nationale, à l'Assemblée de l'Union française et ici même à plusieurs reprises. Elle a pris fin à la suite d'une déclaration du gouvernement représenté à cette occasion par le ministre de l'intérieur, M. Martinaud-Déplat, qui avait donné l'assurance aux grévistes que, dès que la commission de statistique envoyée dans ces départements aurait déposé ses conclusions, il prendrait les mesures nécessaires pour adapter les soldes au cours réel de la vie.

Ici même, le 8 juin, le ministre du budget de l'époque, M. Ulver, déclarait au nom du gouvernement que la commission était rentrée, que les conclusions avaient été déposées et que les mesures allaient suivre immédiatement. Jusqu'à ce jour rien n'a été fait et je profite de cette discussion pour rappeler cette promesse à M. le secrétaire d'Etat aux finances, que nous avons la chance d'avoir avec nous en ce moment.

Revenant à mon propos, je précise à M. le ministre des travaux publics que les employés des agences formulaient les mêmes revendications. Pas davantage elles n'ont été satisfaites. Mais ils s'élevaient contre un point particulier visant leurs allocations familiales. C'est une question que vos services connaissent bien, monsieur le ministre, pour s'y être intéressés d'une façon toute particulière, ce dont je les félicite.

Le problème est le suivant : ces agents étaient assimilés pour les allocations familiales à la zone de Nantes — encore une ville qui évoque en nous de précieux souvenirs. A partir de 1947, au lendemain de l'assimilation, les allocations familiales qui leur étaient servies ont été bloquées, c'est-à-dire que différentes mesures administratives ont été prises qui ont majoré successivement le taux des allocations de leurs collègues de cette région, sans qu'eux-mêmes en bénéficient. Ainsi, le système de l'assimilation a rompu toutes les parités que le système colonial avait établies.

La Compagnie générale, à qui on ne peut reprocher une générosité excessive, a si bien compris la légitimité de la protestation de ces agents qu'elle a proposé un système qui ne donne pas entière satisfaction aux ayants droit, mais qui relève tout de même, dans une certaine mesure, les allocations bloquées, je le répète, au taux de 1947. Le résultat est que leur traitement est notoirement supérieur à ceux de leurs collègues d'origine métropolitaine. J'ai déjà cité ici deux exemples absolument édifiants. Permettez-moi de les reprendre devant vous en rappelant que j'avais précisé, au cours d'une discussion antérieure, qu'ils avaient déjà été publiés dans la presse locale sans soulever de protestation ni provoquer de rectification. Nous avons le droit de penser que ces chiffres sont parfaitement exacts.

Les agents de ces différents ports signalent que, par exemple, un agent de la Martinique en service à Fort-de-France, en qualité de commis de première classe, touche 36.198 francs par mois, alors que le commis de même grade venant de la métropole touche 81.853 francs par mois, soit une différence de 55.000 francs par mois, 600.000 francs par an. Deuxième exemple qui a été également cité dans la presse : un commis de pre-

mière classe, marié, chef de groupe, trente ans de services, touche 52.000 francs par mois, alors qu'un commis de première classe de la métropole, avec quatre ans de services, célibataire sans enfant, touche 81.474 francs, soit 29.000 francs de plus par mois, 348.000 francs par an.

Cette situation, dont l'iniquité et le caractère discriminatoire ne peuvent être ni contestés, ni justifiés, a créé un climat spécial dont je demande à M. le ministre de vouloir bien étudier la portée pour y apporter la solution de justice qu'on attend de son haut souci d'équité. Vos services, je le répète, ont soutenu les doléances dont ils avaient été saisis. Mais, chaque fois, c'est la commission de coordination des salaires, qui siège, je crois, au ministère des finances, qui s'y est opposée.

Je vous demande de vouloir bien reprendre ces questions et de donner aux commissions intéressées l'impulsion nécessaire pour qu'enfin intervienne la décision que ces faits comportent. M. le secrétaire d'Etat aux finances me permettra de lui adresser un pressant appel et de lui demander de vouloir bien s'associer à son collègue des travaux publics, de la marine et des pêches pour mettre fin à une situation qui s'est trop prolongée et qui est fondée, personne ne le niera, sur une injustice grave, génératrice de ressentiment, de colère et de révolte. La paix et la justice sociale dans les nouveaux départements doivent être assurées dans le plus bref délai possible. M. le ministre voudra certainement s'appliquer à les y ramener. (*Applaudissements.*)

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** J'indique à M. Symphor qu'en attendant qu'un autre texte législatif étende aux mêmes départements les mêmes avantages, — ce qui serait en effet très souhaitable — que ceux du régime général des allocations familiales, je ne peux que saisir à nouveau la commission de coordination des salaires de propositions qui amélioreront, sur d'autres points, la rémunération du personnel en service aux Antilles. Je ne manquerai pas de le faire.

**M. Symphor.** Il faut espérer, monsieur le ministre, que la commission de coordination des salaires ne restera pas sourde, comme elle l'a été depuis trois ans!

**..M. le ministre.** J'insisterai vivement auprès d'elle, monsieur le sénateur.

**M. le président.** Par voie d'amendement (n° 10), M. Joseph Yvon propose, pour le chapitre 45-01, de rétablir le crédit proposé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale, et, en conséquence, d'augmenter la dotation de ce chapitre de 100 millions de francs.

La parole est à M. Jaouen pour soutenir l'amendement.

**M. Yves Jaouen.** Mes chers collègues, en l'absence de notre ami, M. Yvon, je défendrai volontiers cet amendement.

La présence des îles au large du continent, territoires sur lesquels, il ne faut pas l'oublier, flotte le drapeau français, pose divers problèmes qui intéressent la métropole, le Gouvernement et les habitant de ces îles.

En effet, le fait d'élire domicile dans ces îles et d'y assurer, par l'épanouissement des foyers, la permanence de la nationalité française, maintient leurs habitants dans une position de déshérités parmi la population de notre pays. Il faut bien reconnaître que ces îles ne peuvent se suffire à elles-mêmes. Il n'y a pas d'industrie, pas de commerce, trop peu d'échanges dans différents domaines, par exemple dans le domaine culturel, ce qui impose aux îliens une vie sévère, excessivement matérielle. Ces populations vivent ramassées sur elles-mêmes, non pas dans leur tour d'ivoire, mais dans leur tour de veille, et cela pour le plus grand bien des navigateurs.

Les nécessités de la vie dans ces îles, par suite de l'absence de ce qui fait le charme de l'existence moderne, obligent les îliens à faire le voyage du continent, source de dépenses évitée bien sûr aux habitants de la métropole. Devant cette situation, les départements se sont émus et ont pris à charge, directement ou par personne interposée, la régularité de services hebdomadaires ou bi-hebdomadaires. Ainsi, la sensation est donnée aux populations de ces îles de ne pas être tout à fait abandonnées et de faire encore partie de la famille française.

Cette liaison, qui coûte cher aux insulaires et aux départements, ne devrait pas leur incomber. Les services réguliers — littoral-îles — ne sont-ils pas le prolongement du rail et de la route ? Dès l'instant que ces îles font partie intégrante du territoire français l'administration elle-même ne considère-t-elle pas qu'il s'agit de services maritimes d'intérêt général ?

En toute logique, ces dépenses devraient être supportées par la nation.

Au nom de notre collègue M. Yvon, et en mon nom personnel, je demande le rétablissement du crédit de 100 millions de francs au chapitre 45-01.

**M. le président de la commission de la marine et des pêches.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de la marine et des pêches.

**M. le président de la commission de la marine et des pêches.** Je pense que la proposition de notre collègue M. Yvon provient d'une confusion. Le crédit qui est inscrit en vue de l'exécution de conventions avec les compagnies concessionnaires, Messageries maritimes et Compagnie générale transatlantique, ne vise pas de façon générale les relations quelconques par mer.

Je m'intéresse très particulièrement, appartenant à un département côtier, aux relations avec les îles; mais ceci est tout autre chose. Les relations avec les îles, prolongement, comme vous l'avez fait remarquer, de la circulation routière, dépendent du ministère de l'intérieur et non du ministère de la marine marchande.

Sur le point précis en présence duquel nous sommes, il y a une réduction de 100 millions opérée par la commission des finances. Je demande à M. le ministre ce qu'il en pense. Je parle en ce moment non pas comme président de la commission de la marine, mais comme rapporteur des conventions avec la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes, notamment de l'avenant récent.

Les propositions qui nous sont faites ne visent qu'à l'exécution d'engagements contractuels. La question est de savoir si le crédit qui nous est demandé est nécessaire à l'accomplissement de ces engagements contractuels de l'Etat. Je demande à M. le ministre ce qu'il en pense.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** M. le président de la commission de la marine marchande ayant opiné pour le rétablissement du crédit, je dois lui dire que je suis d'accord avec lui.

En ce qui concerne l'exposé des motifs de l'amendement de M. Yvon, il y a une certaine confusion. Il s'agirait là de dépenses nouvelles qu'il serait difficile de faire supporter au titre de ces crédits. Par contre, j'indique que cette question doit être mise à l'étude pour le budget de l'année suivante car elle se pose. A cet égard, je serais reconnaissant à M. le sénateur Jaouen s'il avait la bonté de signaler à M. le sénateur Yvon que mes services ont reçu instructions d'entrer en contact avec lui pour envisager de quelle manière un tel problème pourrait recevoir une solution convenable le moment venu.

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** J'aurais voulu faire plaisir à M. Yvon en lui disant que la commission des finances accepte l'amendement qu'il a défendu; malheureusement, je ne le peux pas.

Je ne le peux pas d'abord pour la raison que M. le président Abel-Durand vient d'indiquer d'une manière très nette à savoir que les subventions que peut attendre le département pour le transport dont il s'agit ne peuvent venir que du ministère de l'intérieur. Il faudrait une loi comme cela existe pour la Corse, par exemple, indiquant que les subventions peuvent être données au titre de la marine marchande aux transports qui s'effectuent entre la métropole et certaines îles.

Je lui indique qu'en demandant le rétablissement du crédit il augmente de 100 millions le crédit initial sans que, pour autant, les personnes qu'il veut avantager le soient. J'ai dit ce matin qu'il me paraissait que le crédit affecté à ce chapitre est très largement suffisant pour faire face aux subventions que l'on doit donner tant à la Compagnie générale transatlantique qu'à la Compagnie des messageries maritimes.

Je ne sais pas si je dois insister, mais je crois que le Conseil de la République serait sage en maintenant les positions de la commission des finances, étant donné que, je le répète, cette somme ne sera pas employée et que le crédit restant encore à la disposition du ministère est suffisant pour faire face aux obligations qu'a l'Etat vis-à-vis de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des messageries maritimes.

Je demande à M. Jaouen de bien vouloir retirer son amendement.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Yves Jaouen.** En considération des précisions apportées par M. le président de la commission de la marine et des pêches, compte tenu de celles de M. le rapporteur de la commission des

finances, ainsi que de la réponse de M. le ministre et de la promesse d'étude de la question que je viens de souligner particulièrement, au nom de M. Yvon, je retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 13), M. Lachèvre propose de réduire le crédit du chapitre 45-01 de 1.000 francs.

La parole est à M. Lachèvre.

**M. Lachèvre.** Mes chers collègues, je vais m'exprimer rapidement, d'abord en raison de l'heure, ensuite parce que mon amendement s'applique pour une part aux postes, télégraphes et téléphones et que j'ai la bonne fortune de pouvoir m'adresser en la personne de M. Chaban-Delmas et au ministre des travaux publics et au ministre chargé des postes, télégraphes et téléphones.

J'ai entendu tout à l'heure M. le ministre déclarer à la tribune que nous aurions au budget des postes,télégraphes et téléphones l'inscription d'un crédit d'environ 120 millions qui permettra à cette administration de faire face partiellement aux obligations du décret du 13 avril 1933 qu'elle n'a jamais respectées. Au bout de douze ans, c'est un commencement de satisfaction, monsieur le ministre et je m'en réjouis; mais je voudrais vous signaler que pour remplir entièrement les obligations de ce texte réglementaire, il eût fallu inscrire un crédit d'au moins 300 millions.

Si mes renseignements sont exacts, l'administration des postes, télégraphes et téléphones aurait en outre l'intention de lier la répartition du nouveau crédit à une modification profonde des tarifications postales maritimes. Abandonnant la notion de base du fret commercial dont fait état le décret du 13 avril 1933, qu'elle n'a jamais appliquée, elle se proposerait d'y substituer celle des tarifs de l'union postale universelle qui sont calculés en fonction de la distance parcourue.

Si cette façon de procéder est susceptible de conduire à des augmentations de tarifs substantielles sur une partie des lignes desservies par l'armement français, en revanche, elle aurait pour effet, sur d'autres lignes — en particulier sur les lignes de l'Amérique du Nord qui nous donnent beaucoup de soucis au point de vue de l'équilibre de leur exploitation — d'entraîner une réduction importante des tarifs en vigueur sur ces lignes.

Monsieur le ministre, je me permets d'attirer spécialement votre attention sur ce point. Vous avez certainement la possibilité de régler cette question car c'est grâce à vous que nous avons tout de même fait entendre raison à l'administration des postes, télégraphes et téléphones; si cette dernière veut rompre avec les errements actuels il serait pour le moins légitime que le statu quo fût maintenu dans toutes les relations maritimes que le nouveau régime désavantagerait.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** La commission n'a pas étudié cet amendement et laisse le conseil juge de sa décision.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** Monsieur le président, j'indique à M. Lachèvre qu'effectivement c'est à la suite d'une action menée depuis quelques semaines que l'administration des postes, télégraphes et téléphones a admis de consacrer 125 millions au règlement des dépêches postales. C'est là un point, en effet, fort important, et qui était en litige depuis une dizaine d'années.

Il reste maintenant à se mettre d'accord sur les règles de répartition d'attribution de ces crédits. Il y a, en effet, quelques difficultés parfaitement normales et le Gouvernement veillera, dans toute la mesure du possible, à éviter que certaines lignes ne soient maintenant désavantagées par un régime qui, dans l'ensemble, est évidemment beaucoup plus favorable que le régime précédent. Il prie M. Lachèvre, sous le bénéfice de ces explications, de bien vouloir retirer son amendement.

Pour ce qui concerne la dotation du chapitre envisagé, le Gouvernement souhaiterait, évidemment, que le chiffre qu'il avait inscrit au projet de budget, que l'Assemblée nationale a adopté, et qui correspond à des données très sérieuses, fût retenu par le Conseil de la République. Il ne peut que s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

**M. Lachèvre.** Je retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-01, avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre 45-01 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 45-02. — Aide en faveur de l'armement au cabotage, 99.999.000 francs. »

La parole est à M. Vourc'h.

**M. Vourc'h.** Je suis chargé par mon collègue M. Lebot de demander quelques explications à M. le ministre au sujet de l'aide en faveur de l'armement au cabotage.

Il était urgent de prendre une mesure d'aide au cabotage car il nous est très pénible de voir dans nos ports bretons des caboteurs à pavillons étrangers transporter des produits agricoles vers l'Angleterre ou apporter des bois de Norvège pendant que nos propres bateaux sont désarmés. Je veux vous féliciter de cet effort pour les caboteurs, mais parallèlement — et c'est au ministre des travaux publics que je m'adresse — il faudrait aussi réparer, moderniser nos ports. Mais là n'est pas l'objet principal de ma question. Je vous demande de faire aussi un effort pour la petite pêche et notre flotille de goémonniers. Cette flottille est usée et ne répond plus à la technique moderne. Aidez ces marins dans l'accomplissement de leur rude tâche souvent dangereuse, non seulement par des prêts du crédit maritime mutuel, mais aussi par des subventions.

Votre collègue de l'agriculture accorde aux cultivateurs une ristourne de 15 p. 100 pour l'achat de matériel agricole. Ne pourriez-vous prendre une mesure semblable en ce qui concerne l'achat d'un moteur marin ? Je vous demande de bien vouloir étudier cette question.

**M. le ministre.** Je vais l'étudier.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-02 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 45-02 est adopté.*)

**M. le président.**

*6e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.*

« Chap. 46-01. — Participation aux dépenses des sociétés de sauvetage, 13.285.000 francs. » — (*Adopté.*)

*7e partie. — Action sociale. — Prévoyance.*

« Chap. 47-31. — Subvention à l'établissement national des invalides de la marine, 11.714.596.000 francs. ».

La parole est à M. Vourc'h.

**M. Vourc'h.** Je désire faire une petite proposition sur ce chapitre. Un certain nombre de capitaines de navires marchands se trouvent en fin de carrière, pour le calcul de leur pension, en état d'infériorité par rapport à leurs camarades restés ou mobilisés dans leur emploi durant les hostilités.

En effet, l'état de guerre a limité et même stoppé l'avancement des capitaines de navires marchands mobilisés de 1939 à 1946 et qui ont jugé de leur devoir de servir la cause des alliés et de la libération.

Par contre, les capitaines qui, soit volontairement, soit parce qu'ils ont obtenu leur mise en affectation spéciale sur leur propre navire de commerce se sont vu attribuer des avancements de classe et de catégorie qui leur ont permis, lors de la liquidation de pension, d'obtenir la vingtième catégorie.

C'est également le cas d'un certain nombre de capitaines qui, situés à l'étranger lors des événements de juin 1940, ont été d'autorité et pour combler les défections, désignés pour des commandements de paquebots. Ceux-ci ont également obtenu le bénéfice de la vingtième catégorie.

Par contre, ceux qui ont cru de leur devoir de patriotes de suivre la Résistance et les alliés en acceptant de servir en qualité d'officiers de réserve où et quand il était nécessaire, acceptant tous ordres de la France combattante ou des alliés, n'ont pu obtenir le commandement exigé par les textes de loi pour acquérir la catégorie vingtième, et se voient attribuer seulement la dix-huitième catégorie de pension.

Il y a là une injustice flagrante de base et il serait aisé de redresser cette situation en accordant la vingtième catégorie aux titulaires de la dix-huitième qui pourraient justifier d'autre part d'un grade équivalent dans la réserve de l'armée de mer.

Il est certainement équitable de considérer qu'un officier supérieur de la marine de guerre de réserve possède au moins un grade équivalent à celui de capitaine de paquebot. C'est pourquoi, avec une certaine restriction concernant un minimum d'années de service actif militaire comportant le titre de combattant reconnu, il serait possible d'accorder la catégorie vingtième des pensions aux capitaines qui, titulaires de la dix-huitième, justifieraient des conditions ci-dessus.

Le projet proposé limiterait l'accès de cette catégorie de pension à une dizaine de capitaines au plus, ce qui ne présente pas de débours importants pour la caisse des invalides et donnerait satisfaction à des patriotes lésés par rapport à leurs camarades.

En somme, monsieur le ministre, il s'agit de rétablir une situation. Ceux qui se sont mis aux services des Forces françaises navales libres sont pénalisés par rapport aux autres.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** J'indique à M. le sénateur Vourc'h que ses observations sont retenues par le Gouvernement et qu'elles vont faire l'objet d'études de la part de la commission de classement de l'établissement national des invalides de la marine.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 47-31.

(*Le chapitre 47-31 est adopté.*)

**M. le président.**

*8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.*

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques). — (Mémoire.)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). — (Mémoire.)

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er avec le chiffre de 17.115.454.000 francs, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état A.

(*L'article 1er, avec ce chiffre, est adopté.*)

**M. le président.** « Art. 2. — I. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital du budget de la marine marchande pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 28 milliards 837.500.000 francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 20.760 millions de francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

« Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat » à concurrence de 1.272.500.000 francs pour les crédits de payement et de 620 millions de francs pour les autorisations de programme;

« Au titre VI: Investissements exécutés avec le concours de l'Etat » à concurrence de 10.565 millions de francs pour les crédits de payement et de 14.280 millions de francs pour les autorisations de programme;

« Au titre VII: « Réparations des dommages de guerre » à concurrence de 17 milliards de francs pour les crédits de payement et de 5.860 millions de francs pour les autorisations de programme,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi.

« II. — Les crédits ouverts au chapitre 63-00 « Aide à la construction navale » du titre VI « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat » sont répartis conformément à l'état C annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant aux états B et C.

Je donne lecture de l'état B:

**Travaux publics, transports et tourisme.**

III. — MARINE MARCHANDE

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

*6e partie. — Equipement culturel et social.*

« Chap. 56-20. — Equipement des établissements d'enseignement maritime: autorisation de programme, 27.500.000 francs; crédit de payement, 62.500.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5620.

(*Le chapitre 56-20 est adopté.*)

**M. le président.** « Chap. 56-21. — Equipement des établissements d'enseignement maritime (loi de programme): autorisation de programme, néant; crédit de payement, 791 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 56-47. — Etablissements d'enseignement maritime (plan quinquennal): autorisation de programme, 494 millions de francs; crédit de payement, 292 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Une simple question: je m'étonne de ne pas voir reprise dans le fascicule budgétaire une promesse faite par votre prédécesseur de transformer l'école de navigation de Dunkerque en une école nationale de la marine marchande.

J'ai déjà indiqué, dans mon rapport, qu'il y avait lieu d'essayer de faire que l'implantation soit aussi judicieuse que possible dans le sens de l'enseignement maritime. Je demanderai au ministre s'il avait des raisons majeures de supprimer ce qui avait été si formellement promis et s'il envisage éventuellement de reprendre la question favorablement.

**M. le président.** La parole est à M. Vourc'h sur le chapitre.

**M. Vourc'h.** Au nom de mon collègue M. Le Bot, je présente encore une petite observation et je m'en excuse. Je voudrais signaler l'insuffisance pour certaines écoles d'apprentissage maritime. La nécessité de personnel qualifié à bord de nos navires de la marine nationale et de la marine marchande apparaît plus que jamais. Nos marins pêcheurs s'aventurent au large sur de nouvelles bases de pêche très lointaines. Les jeunes marins ont compris la nécessité de se perfectionner et les cours d'apprentissage maritime jouissent d'une telle faveur que certaines écoles, disposant de quarante-huit places, reçoivent plus de cent demandes.

Il est prévu 40 millions pour aménager les écoles de Boulogne et d'Audierne. J'aurais voulu y voir figurer celle de l'Aberwrac'h où les élèves sont toujours logés en baraques. Cette école est la seule, sur cette longue partie de la côte bretonne qui s'étend du Trieux à Audierne, région Nord de Brest et que, de tout temps, fut une pépinière de marins.

Je pense, monsieur le ministre, que vous tiendrez compte de cette situation et que cette école figurera en bonne place sur le plan d'investissements scolaires de l'année 1956.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Monsieur le président, la question demeure à l'étude pour la raison que les moyens ont dû être concentrés et que, avant d'établir des écoles, qui n'existaient pas en 1939, telles que Lorient, Dunkerque et Bastia, nous sommes amenés, pour l'instant, à rétablir des écoles qui n'ont pas cessé d'exister avant 1939. C'est la seule raison pour laquelle la promesse qui avait été faite n'a pas été jusqu'à présent tenue, ce qui ne veut pas dire qu'elle ne le sera pas le moment venu.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 56-47, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 56-47 est adopté.*)

**M. le président.**

*7e partie. — Equipements administratifs et divers.*

« Chap. 57-10. — Equipement des services de l'inscription maritime: autorisation de programme, 98.500.000 francs; crédits de payement, 127 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance: autorisation de programme, mémoire; crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — Subventions et participations.

*3e partie. — Transports, communications et télécommunications.*

« Chap. 63-00. — Aide à la construction navale: autorisation de programme, 14.100 millions de francs; crédits de payement, 10.400 millions de francs. »

La parole est à M. le président de la commission de la marine.

**M. le président de la commission de la marine.** Le chapitre 63-00 a pour objet l'aide à la construction navale qu'a principalement apportée l'application de la loi Defferre. C'est sur ce chapitre que seront imputés les crédits prévus pour la construction d'un paquebot de l'Atlantique Nord et pour la construction du paquebot de la Corse.

Je désirerais savoir comment vous articulerez, avec l'aide à la construction navale, avec la loi Defferre, cette subvention pour participation financière à la construction du paquebot de l'Atlantique Nord et du paquebot de la Corse.

J'ai indiqué ce matin l'importance que représente, dans l'économie nationale et pour les travailleurs en particulier, les chantiers de constructions navales. Or, l'activité de ces chantiers de constructions navales est conditionnée par l'aide que

l'Etat pourra leur apporter, afin de compenser le handicap résultant pour eux de la disparité entre le prix de revient national et le prix de revient international.

Il paraît difficile qu'avec ce chapitre qui a été constitué en vertu de la loi Defferre, on n'effectue aucun prélèvement. Je serai cependant assez conciliant en ce qui concerne la construction du paquebot de l'Atlantique Nord et du paquebot de la Corse, car ces deux bâtiments procureront du travail à ces chantiers. Encore faudrait-il qu'ils laissent une masse de manœuvre suffisante pour que nos chantiers, ainsi que vous-mêmes, puissent accepter des commandes nationales et des commandes de l'étranger.

J'ai marqué ce matin l'importance que nous devons attacher à l'acceptation de commandes, par les chantiers navals français, d'armement étranger. Il ne faudrait pas que l'acceptation de ces commandes trouve un obstacle dans le fait que le crédit à la construction navale ait été amputé. Il a été calculé, vous le savez bien, monsieur le ministre, d'une façon très étroite. Les barèmes ont été discutés de très près. Je sais, par les contacts que j'ai pu avoir avec les directeurs des chantiers de constructions navales, à quel point la compétition est serrée et que c'est à quelques millions près que nous devons disputer à des chantiers étrangers, certaines constructions navales.

Voilà les observations que je voulais présenter, monsieur le ministre, en vous demandant de confirmer les prévisions que vous avez données ce matin relativement à la construction du paquebot destiné à la ligne de l'Atlantique Nord et à celle du paquebot affecté à la ligne de Corse, constructions que je demande moi-même dans l'intérêt non seulement de la marine mais aussi des chantiers navals.

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Je voudrais répondre à M. le ministre à la suite de l'exposé qu'il a fait tout à l'heure à la tribune. J'ai dit ce matin que je ne pensais pas que la somme de 4 milliards de crédits d'engagement accordée à M. le ministre par la lettre rectificative qu'il a déposée à l'Assemblée nationale, puisse permettre au Gouvernement de passer commande d'un paquebot pour l'Atlantique Nord.

Je me félicite que le Gouvernement ait, par cette lettre rectificative, manifesté son intention formelle de faire construire ce paquebot. Mais je persiste à croire — je m'adresse ici à M. le ministre des travaux publics qui, je crois, est orfèvre en la matière — qu'il n'est pas pensable que, le Parlement ayant voté seulement 4 milliards de crédits d'engagement, le ministre des finances quel qu'il soit fût autorisé à signer un engagement qui porterait sur 25 ou 30 milliards.

Je vous demande, monsieur le ministre, de considérer que le Parlement serait à ce moment-là dépossédé de ses droits obsolus, car le ministre des finances pourrait engager une dépense de 25 ou 30 milliards alors que le Parlement n'aurait lui-même voté qu'une dépense de 4 milliards.

**M. le rapporteur général.** Il existe une cour de discipline budgétaire.

**M. le rapporteur.** Il faut mettre les choses à leur juste mesure. Le geste que vous avez fait est spectaculaire, psychologique; mais, pratiquement, il vous sera impossible cette année, à moins d'une loi nouvelle, de décider la construction d'un navire dont le coût serait de l'ordre, je le répète, de 25 ou 30 milliards.

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Monsieur le président, je voudrais indiquer à M. le rapporteur de la commission des finances, qu'en bonne doctrine sa position est parfaitement soutenable.

Je lui demande de bien vouloir admettre qu'en bonne application, la position du Gouvernement est également soutenable en ce sens qu'il est entendu — je le répète après l'avoir dit à la tribune, pour qu'il n'y ait pas d'équivoque — que l'accroissement de 4 milliards des autorisations de programme a correspondu à la décision prise par le Gouvernement de faire construire ce paquebot dès l'instant qu'il aurait entre les mains un projet répondant, non pas à des souvenirs, mais à des prévisions économiques d'abord, sociales ensuite.

Il semble que les temps soient proches où nous aurons ce projet en main.

J'indique à M. le rapporteur de la commission des finances que, pour des considérations tenant au volume global des autorisations d'engagement, que pour maintenir un certain équilibre d'année en année — ce n'est pas, je pense, abuser de la part du Gouvernement que de demander qu'on le laisse évoluer à l'intérieur de ces grands volumes budgétaires — il était entendu que nous pourrions passer la commande, que, spécialement, pour cette première année, nous engagerions la signature de l'Etat sur une tranche qui pourrait aller jusqu'à 4 milliards.

Il ne saurait y avoir de difficulté spéciale et même pas pour les pouvoirs publics, puisque, aussi bien en ce qui concerne les payements pour lesquels il est prévu beaucoup moins, nous savons dès à présent que nous n'aurons probablement pas des payements à effectuer en 1955, même si, comme je l'espère, la commande était dans les conditions que je viens d'indiquer, passée au cours de l'année qui vient, ce que, je le répète, j'espère profondément pour ma part. J'ai donné les instructions pour que les études soient poussées le plus rapidement possible.

Je demande à M. le rapporteur de la commission des finances, dont je comprends parfaitement la position en doctrine, je lui demande de bien vouloir considérer qu'au bénéfice des précisions que je viens d'apporter, rien ne s'oppose à ce que nous adoptions d'un commun accord cette procédure budgétaire qui elle, à son tour, ne s'opposera, ni à la passation des commandes ni à l'autorisation de tranches de dépenses, quitte le cas échéant à effectuer certains payements très limités et qui seront certainement inférieurs aux crédits de payement minimes qui ont été portés au projet de loi.

**M. le rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Je voudrais poser la question suivante à M. le rapporteur de la commission des finances. Pense-t-il qu'il soit interdit à l'Etat de passer un marché dans le cadre des 4 milliards qui sont inscrits, pour certains éléments et certaines fournitures du bateau, par exemple pour l'approvisionnement ?

**M. le rapporteur général.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** Je vais répondre en citant une expérience que, malheureusement, le Parlement a connue et qui concerne une affaire analogue, qui est également bien connue de M. le ministre des travaux publics et de l'aviation civile.

Cette question a été évoquée hier par notre collègue M. Méric: c'est celle de la commande des S.E. 2010, autrement dits *Armagnac*. Pour lancer cette commande, on a procédé également par petites tranches en disant: on fera un programme de construction de seize de ces appareils, mais, pour commencer, on n'ouvrira d'autorisations de programme que pour quatre appareils, et de crédit de payement que pour un. En définitive, chaque appareil, au lieu de revenir à 13 milliards environ, coûte actuellement 20 à 25 milliards, et ce n'est pas fini, car, dans les comptes spéciaux du Trésor de cette année, il y a encore des crédits de régularisation... non pas pour seize appareils, mais pour huit, puisqu'aussi bien notre collègue M. Méric nous signalait que, malgré ces dépenses, on n'a pas pu achever les huit autres appareils qu'on a voués à la destruction.

Dans le cas présent, que va-t-il se passer ? Si, à l'origine, on n'établit pas un programme en disant: ce programme nécessitera 27, 30 ou 35 milliards; si, ensuite, on ne dit pas qu'il s'échelonnera sur deux, trois ou quatre ans et si on n'autorise pas le Gouvernement à envisager dans leur ensemble les commandes dont la réalisation s'échelonnera dans le temps, pour permettre à celui qui aura ces commandes de faire ses approvisionnements, de choisir ses machines destinées à effectuer les différents travaux, si l'on procède par petites tranches, on n'arrivera qu'à faire payer deux fois plus cette construction.

Je veux bien qu'on laisse ces 4 milliards, monsieur le ministre, mais gardez-vous bien de lancer une commande sans que le Parlement vote un programme s'échelonnant sur le nombre des années nécessaires pour cette réalisation. Vous avez l'expérience malheureuse — vous pouvez vous en rendre compte — de cette construction aéronautique, et je pourrais en citer d'autres. Vous vous engageriez, sous le prétexte d'aller vite, dans une voie qui vous conduirait certainement à des délais assez longs dans le temps et, en tout cas, à des dépenses approximativement doubles de celles qui sont prévues.

Telles sont les observations que je tenais à faire, qui confirment par une illustration celles que mon collègue M. Courrière a présentées tout à l'heure au nom de la commission des finances.

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Je remercie M. Pellenc des explications qu'il vient de me fournir et qui corroborent celles que j'ai données tout à l'heure.

Seulement, je ne voudrais pas que vous estimiez que je suis ici un adversaire de ce paquebot qui va faire la ligne de l'Atlantique; au contraire, c'est parce que j'ai l'impression qu'on a donné au Parlement une illusion que j'interviens. Je ne vois pas sous quelle forme vous pourrez traiter avec un constructeur, quel qu'il soit, alors que vous n'avez à votre disposition qu'un crédit de 4 milliards, alors que votre constructeur devra s'engager, lui, à construire un paquebot qui coûtera de 25 à 30 milliards. Vous me dites que ce sera un marché de fournitures. Comment voulez-vous qu'il aille faire 4 milliards d'avances sans savoir s'il aura réellement la commande de ce paquebot ?

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il était nécessaire d'évoquer ici cette question, pour vous demander de venir, bientôt, avec un projet définitif, devant le Parlement, pour lui demander de voter les autorisations de programme nécessaires afin que, le plus rapidement possible, on puisse construire ce paquebot que tout le monde attend.

**M. le ministre.** M. le rapporteur de la commission des finances et M. le rapporteur général ont mis le doigt sur le problème, et la raison pour laquelle, à juste titre je crois, M. le rapporteur et M. le rapporteur général de la commission des finances acceptent finalement le chiffre proposé par le Gouvernement, c'est qu'à l'heure actuelle, ainsi que je l'ai indiqué, nous n'avons pas encore le projet en main et qu'à 5 ou 7 milliards près nous ne sommes pas actuellement en mesure, précisément, d'établir une proposition d'autorisation de programme complète. Cependant, M. le rapporteur et M. le rapporteur général peuvent être assurés que, me rappelant moi-même mes souvenirs d'inspection générale des finances, je veille à ne pas risquer d'engager le Gouvernement et de le mettre en porte-à-faux, pas plus que le constructeur.

**M. le rapporteur général.** Cela marque une intention.

**M. le ministre.** Oui.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 63-00, avec les chiffres de 10.400 millions de francs pour les crédits de payement et de 14.100 millions de francs pour les autorisations de programme.

(*Le chapitre* 63-00, *avec ces chiffres, est adopté.*)

*6e partie. — Equipement culturel et social.*

**M. le président.** « Chap. 66-00. — Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage: autorisation de programme, 180 millions de francs; crédit de payement, 165 millions de francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Je veux simplement demander à M. le ministre ce qu'il entend par « refontes diverses de stations et de canots ».

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Il s'agit de la remise en état d'un certain nombre de canots de sauvetage.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 66-00 avec les chiffres de 165 millions de francs pour les crédits de payement et de 180 millions de francs pour les autorisations de programme.

(*Le chapitre* 66-00, *avec ces chiffres, est adopté.*)

*7e partie. — Equipements administratif et divers.*

**M. le président.** « Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. — Autorisation de programme (mémoire); crédits de payement (mémoire). »

TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

*3e partie. — Transports, communications et télécommunications.*

« Chap. 73-21. — Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche. Autorisation de programme, 5 milliards 860 millions de francs. — (*Adopté.*) Crédits de payement, 17 milliards de francs ». — (*Adopté.*)

« Chap. 73-22. — Remise en état des navires affrétés: autorisation de programme, néant; crédits de payement (mémoire).

Je donne lecture de l'état C.

**ETAT C**

*Tableau portant répartition des autorisations de programme et des crédits de payement ouverts, sur l'exercice* 1955, *au titre des dépenses en capital, au chapitre* 63-00 « *Aide à la construction navale* ».

« Art. 1er. — Poursuite des opérations en cours:

« Autorisation de programme, néant.

« Crédits de payement, 8.100 millions de francs. »

« Art. 2. — Construction d'un paquebot sur l'Atlantique-Nord:

« Autorisation de programme, 4.200 millions de francs.

« Crédits de payement, 400 millions de francs. »

« Art. 3. — Construction d'un paquebot pour assurer la liaison avec la Corse:

« Autorisation de programme, 1 milliard de francs.

« Crédits de payement, 100 millions de francs. »

« Art. 4. — Construction de divers navires:

« Autorisation de programme, 8.900 millions de francs.

« Crédits de payement, 1.800 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat.** Mes chers collègues, je vous demande de ne pas suivre votre commission des finances qui propose un paragraphe II, à l'article 2, pour répartir les crédits ouverts au chapitre 63-00 « Aide à la construction navale », suivant des dispositions comprises dans un état C ajouté par elle aux états qui figurent dans le budget présenté par le Gouvernement.

Je n'ai pas besoin de développer l'argumentation. Cette présentation n'est pas conforme à la procédure budgétaire et je suis convaincu qu'il aura suffi de souligner la question à la commission des finances pour que celle-ci accepte de suivre la procédure que je sollicite d'elle.

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** M. le secrétaire d'Etat vient de nous indiquer que l'état C que nous avons introduit dans les propositions qui vous sont faites n'est pas d'une orthodoxie absolue. Je suis d'accord avec lui, et la commission des finances accepte de le retirer, mais dépose immédiatement un nouveau paragraphe II, dont M. le président va vous donner lecture.

**M. le président.** L'état C est retiré.

La commission propose, pour le paragraphe II, la nouvelle rédaction dont je donne lecture:

« Dans la limite des crédits ouverts au chapitre 63-00 « Aide à la construction navale » du titre VI « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », il sera procédé aux études nécessaires pour la construction, dès 1955, d'un paquebot destiné à assurer la liaison avec la Corse. »

Je mets aux voix l'article 2, avec les chiffres de 28.837.500.000 francs pour les crédits de payement et de 20.760 millions de francs pour les autorisations de programme, résultant des votes émis sur l'état B.

(*L'article* 2 *modifié, avec ces chiffres, est adopté.*)

**M. le président.** « Art. 3. — 1° Les taxes à percevoir par tonneau de jauge brute, au titre des navires de pêche, instituées par l'article 2 de la loi du 7 janvier 1920 sont fixées comme suit:

« 40 francs pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 10 tonneaux et inférieur ou égal à 30 tonneaux;

« 60 francs pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 30 tonneaux et inférieur ou égal à 100 tonneaux;

« 80 francs pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 100 tonneaux.

« Les bateaux d'un tonnage inférieur ou égal à 10 tonneaux demeurent exemptés de toute taxe.

« 2° Le produit des taxes prévues au paragraphe précédent sera affecté intégralement à la couverture des dépenses de la recherche scientifique et technique appliquée aux industries de la pêche maritime. »

Sur ce texte, aucun amendement n'a été présenté

Je le mets aux voix.

(*Le texte est adopté.*)

**M. le président.** Par voie d'amendement (n° 4), M. Denvers, au nom de la commission de la marine et des pêches, propose de compléter cet article par les dispositions suivantes:

« 3° L'article 5, dernier alinéa de la loi n° 53-1329 du 31 décembre 1953 est modifié ainsi qu'il suit:

« Les droits ci-dessus seront réduits de 50 p. 100 lorsque les permis et cartes de circulation seront délivrés à des pensionnés de la marine âgés de plus de cinquante-cinq ans. »

La parole est à M. Denvers.

**M. le rapporteur pour avis.** Il s'agit de régulariser un texte qui avait été demandé l'année dernière par notre collègue M. Lachèvre, à propos d'une réduction à établir sur les taxes ou les redevances pour les permis de circulation. Il faut mettre: « permis et cartes ».

**M. le ministre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre.** Il s'agit d'une régularisation. Je précise que la chose se fait et qu'il n'y a aucune difficulté sur ce point.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Denvers.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je mets l'ensemble de l'article 3, complété par l'amendement de M. Denvers.

(*L'article 3, ainsi complété, est adopté.*)

**M. le président.** « Art. 4. — L'article 27 de la loi n° 48-1469 du 22 septembre 1948 est modifié comme suit:

« *Art.* 27. — Une redevance est perçue au profit de l'établissement national des invalides de la marine pour chaque duplicata du livret professionnel maritime délivré en remplacement d'un livret adiré. Le taux de cette redevance est fixé par décret contresigné du ministre chargé de la marine marchande et du ministre chargé du budget. »

Je mets aux voix ce texte, sur lequel aucun amendement n'a été présenté.

(*Ce texte est adopté.*)

**M. le président.** Par voie d'amendement (n° 3), M. Denvers propose de compléter cet article par un paragraphe II ainsi conçu:

« II. — Il est prélevé sur le montant des primes à la construction navale, instituées par la loi n° 51-675 du 24 mai 1951, une retenue de 2 p. 100 qui sera affectée au fonds de réserve de l'établissement national des invalides de la marine en vue d'accorder des subventions ou prêts pour la création ou l'entretien d'hôtels, d'institutions utiles à la vie des marins et de leurs familles ou d'une manière plus générale toute intervention sanitaire et sociale en faveur des gens de mer. »

La parole est à M. Denvers.

**M. Denvers.** Mes chers collègues, je pense que vous serez tous d'accord pour accepter que nous puissions doter convenablement le fonds de réserve de l'établissement national des invalides, pour lui permettre de mener efficacement une action sanitaire et sociale. Ce que nous vous demandons n'est d'ailleurs pas nouveau, et il y a déjà eu à ce propos des précédents. Je voudrais vous rappeler deux textes sur ce qu'on a appelé autrefois les lois de primes, l'un de 1893, qui s'appelait la loi Félix Faure; l'autre de 1902, qui prévoyait également un prélèvement sur tout ce qui était prime à la construction et à l'armement.

Je me suis contenté, contrairement à ce qui avait été institué dans les lois dont je viens de vous parler, du taux de 2 au lieu de 6 p. 100, bien que déjà le législateur ait, sur ces 6 p. 100, décidé d'en réserver 2 à un fonds d'action sanitaire et sociale.

**M. Abel-Durand,** *président de la commission de la marine et et pêches.* Je demande la parole

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de la marine.

**M. le président de la commission de la marine.** J'ai déjà indiqué les motifs pour lesquels il m'était impossible de me rallier à l'amendement de M. Denvers. Ce texte met en opposition d'une façon que je regrette particulièrement les intérêts des travailleurs des chantiers et ceux des pensionnés de la marine. Je me rallie totalement à vos aspirations, monsieur Denvers, mais qu'on donne satisfaction aux pensionnés directement et non par un prélèvement sur un fonds qui a été créé pour l'aide à la construction navale!

J'ai dit déjà que ce fonds est insuffisant. Les constructeurs, ayant discuté de très près les barèmes, estiment qu'ils ne leur permettent que très difficilement de faire face à la compétition internationale. Qu'on ne vienne pas prélever sur un fonds d'aide à la construction navale des crédits destinés à l'action sociale de l'établissement national des invalides.

Voilà pourquoi je demande au Conseil de la République, en disant à mon collègue que cela m'est extrêmement pénible, de ne pas suivre M. Denvers sur cet amendement, dont je comprends parfaitement la générosité.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** Mesdames, messieurs, la commission des finances n'a pas eu connaissance de cet amendement, qui n'a pas été déposé devant elle, mais elle avait suivi le débat à l'Assemblée nationale et elle sait que, là-bas, on avait également parlé d'un amendement similaire.

Je suis convaincu que tout le monde ici voudrait apporter à ceux que voudrait soulager M. Denvers l'aide la plus importante. Personnellement, je croyais que les constructeurs pouvaient faire cet effort de solidarité, qui aurait permis à chacun de contribuer au relèvement des pensions et des retraites que l'on donne.

M. Abel-Durand n'accepterait-il pas une transaction, par exemple une réduction de 1 p. 100, ce qui permettrait de faire un geste ?

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission de la marine.

**M. le président de la commission de la marine.** Mon cher collègue, je ne représente pas les chantiers navals et je ne suis pas habilité à faire cette acceptation. Je suis un peu choqué, dans mon orthodoxie financière, de cette chose à laquelle je ne puis donner un accord, même de principe.

Je suis d'accord avec vous pour que l'on fasse voter cette subvention, mais directement et non par le moyen d'un prélèvement sur un fonds qui avait une autre destination et qui n'existerait pas si la loi Defferre n'avait pas prévu l'aide à la construction navale.

**M. Lachèvre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Lachèvre.

**M. Lachèvre.** Mes chers collègues, j'avais à la fois le désir de suivre M. Denvers et le souci de ne pas prélever, sur les crédits mis à la disposition de la construction navale, les sommes dont il est question.

Je voudrais demander à M. Denvers s'il a fait le calcul de la somme que représente ce prélèvement de 2 p. 100.

**M. le rapporteur pour avis.** Cela représente 100 millions.

**M. Lachèvre.** Ne pouvons-nous pas prendre les 100 millions que nous avons mis de côté tout à l'heure ?

**M. le rapporteur pour avis.** Ce n'est pas possible.

**M. le président.** En vertu de l'article 60 du règlement, les virements de chapitre à chapitre sont interdits.

**M. le président de la commission de la marine.** Or, c'est bien d'un virement de chapitre à chapitre qu'il s'agit.

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Je répondrai à M. Lachèvre que si tout à l'heure nous n'avons pas retenu les 100 millions de francs, c'est parce qu'il y avait dans mon esprit cette idée que le Gouvernement disposerait de cette somme pour l'usage qui nous est indiqué. Malheureusement nous ne pouvons pas le dire, parce que nous ne pouvons pas opérer de virement de chapitre à chapitre et doter au delà de la proposition gouvernementale le chapitre en question.

M. Denvers vous propose une solution. Le Gouvernement, lui, peut prendre ces 100 millions rendus disponibles par le vote que nous venons d'émettre et les porter sur ce chapitre. Il lui appartient de choisir. En ce qui me concerne et au nom de la commission des finances, je n'ai pas de position à prendre sur le fond et je laisse le conseil juge.

**M. Gilbert-Jules,** *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat aux finances.** Il ne serait même pas possible au Gouvernement de suivre la procédure qui vient de vous être suggérée par M. le rapporteur de la commission des finances, car il faudrait alors que le Gouvernement déposât devant le Conseil de la République une lettre rectificative tendant à augmenter de 100 millions de francs la dotation du chapitre dont il est question. Le Gouvernement ne pourrait donc pas le faire.

En ce qui concerne la solution qui vous est proposée par M. le rapporteur pour avis de la commission de la marine — personne, bien entendu, ne met en doute les sentiments généreux qui l'animent — il n'est pas douteux que, du point de vue de l'orthodoxie financière, le Gouvernement ne peut pas l'accepter. Elle consiste, en effet, à opérer un virement de chapitre à chapitre et, en définitive, à augmenter le total d'un chapitre qui a été voté. M. le ministre des travaux publics, d'autre part, prendrait sans doute à son compte sur le plan matériel les observations présentées tout à l'heure par M. le président de la commission de la marine. C'est tout de même en définitive 2 p. 100 des crédits qui iraient en moins à l'aide à la construction navale, laquelle paraît souhaitée par cette Assemblée.

**M. Denvers.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Denvers.

**M. Denvers.** Je pensais qu'avec la transaction proposée par notre collègue M. Courrière nous aurions pu nous mettre d'accord, puisque aussi bien il n'y a pas d'autres moyens pour l'heure d'y parvenir. Nous sommes tous désireux d'apporter des moyens financiers à l'établissement des invalides, qui, faute de ressources suffisantes, a abandonné toute action sanitaire depuis un certain nombre d'années. Je pense, en effet, que nous ne porterions en aucune manière atteinte à la recherche de la rationalisation dans nos chantiers navals et que nous ne porterions pas davantage atteinte à l'aide à la construction navale si ce texte était accepté comme cela a été fait dans le passé. La loi Félix Faure de 1893 était rédigée dans les mêmes termes. Ces mêmes termes ont été repris aussi en 1902. Je vous demande d'être assez sages pour accepter. Je sais bien que M. le président Abel-Durand est un orthodoxe, mais je pense qu'il a aussi et surtout un cœur et un bon cœur. Je lui demande pour une fois de céder sur l'orthodoxie, puisqu'il n'y a pas d'autre possibilité, dans les circonstances où nous est présenté le budget, c'est-à-dire d'accepter l'amendement que je me suis permis de déposer.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je voudrais dire à notre collègue M. Denvers que même lorsqu'on est secrétaire d'Etat au budget on a aussi beaucoup de cœur, mais que le règlement ne peut pas se laisser fléchir comme le cœur. Je lui demande, en conséquence, de vouloir bien retirer son amendement qui, incontestablement, est irrecevable.

**M. le président.** Je suis obligé d'affirmer que l'article 60, qui vise les changements d'imputation ou les transferts, est applicable ici.

**M. Denvers.** Il n'y a pas de transfert, monsieur le président. Il s'agit d'un prélèvement.

**M. le président.** Cela équivaut à un transfert ou à un changement d'imputation.

**M. Denvers.** Je ne suis pas d'accord sur ce point, monsieur le président, et je ne pense pas que M. le rapporteur général puisse accepter cette interprétation. Il s'agit seulement de décider que l'Etat devra prélever 2 p. 100 ou 1 p. 100 sur chaque payement qu'il fera à telle ou telle entreprise navale. Je suis sûr que les entreprises navales elles-mêmes y consentiraient volontiers.

**M. le président de la commission de la marine et des pêches.** Il s'agit d'un transfert, c'est incontestable.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. le secrétaire d'Etat.** Je voudrais vous indiquer comment se présente la situation.

Le Conseil de la République vient de voter un chapitre 63-00.

La loi budgétaire exige que les budgets soient votés par chapitre. Vous avez accordé un certain nombre de milliards de crédits de payement pour l'aide à la construction navale. D'autre part, le Conseil a voté le chapitre relatif à l'établissement national des invalides de la marine.

Maintenant que les deux chapitres sont votés, chacun avec son crédit, il vous est proposé, par un article additionnel, de prélever, ou plutôt de retenir 1 p. 100 des crédits votés au chapitre 63-00 pour, en réalité, ajouter ce 1 p. 100 au crédit relatif à l'établissement des invalides de la marine.

De deux choses l'une: ou nous sommes en présence d'un fonds de réserve qui n'a pas un caractère budgétaire, et c'est l'article 60 du règlement qui s'applique, en ce sens qu'on ne peut pas introduire dans la loi budgétaire autre chose que ce qui intéresse le budget; ou il s'agit d'une disposition de caractère budgétaire, et c'est incontestablement un transfert qui s'opère avec des natures différentes.

Je demande donc au Conseil de la République, quels que soient, bien sûr, le sentiment que chacun peut avoir au fond de son cœur et notre désir, au point de vue social, d'aider l'établissement national des invalides de la marine, je vous demande d'adopter le point de vue qui a été admis par l'Assemblée nationale. Là encore, j'ai été obligé de démontrer que c'était presque un tour de passe-passe pour éviter l'application de l'article 47, car cela consiste, après que les deux chapitres ont été votés, à diminuer l'un pour augmenter l'autre.

Je crois avoir fait la démonstration qu'au point de vue règlement l'amendement est irrecevable.

**M. le rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** M. Denvers a une formule transactionnelle à vous proposer; je demande, en conséquence, que l'article 4 soit réservé pour être soumis à une nouvelle étude au cours d'une suspension de séance.

**M. le président.** La commission demandant de réserver l'article 4, cette demande est de droit. L'article 4 est donc réservé.

« Art. 5. — L'alinéa *e* de l'article 8 de la loi n° 1586 du 12 avril 1941 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes:

« *e*) Les services accomplis, entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918 et entre le 3 septembre 1939 et la date légale de cessation des hostilités, dans les formations maritimes et militaires françaises ayant combattu à terre ou dans les organisations de Résistance.

« L'ensemble des dispositions ci-dessus s'applique à tous les marins du commerce et de la pêche nonobstant les dispositions de l'article 51, paragraphe 1er, quels que soient le nombre de leurs années de navigation, la date à laquelle ils ont cessé de naviguer, et les conditions dans lesquelles ils ont pu prendre leur retraite. Les pensions déjà concédées seront revisées en conséquence.

« Les dispositions des deux alinéas qui précèdent ne pourront ouvrir droit à pension pour les marins qui, avant l'accomplissement de leurs services de guerre, avaient abandonné la navigation sans être pensionnés. »

Par voie d'amendement (n° 5 rectifié), M. Denvers et les membres de la commission de la marine et des pêches proposent de rédiger comme suit cet article:

« I. — L'alinéa *e* de l'article 8 de la loi du 12 avril 1941 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes:

« *e*) Les services accomplis entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918 et entre le 3 septembre 1939 et la date légale de cessation des hostilités dans les formations maritimes ou militaires françaises ou alliées ayant combattu à terre ou dans les organisations de la Résistance;

« Les services accomplis par les marins pensionnés avant ou pendant les hostilités conformément au paragraphe 1er de l'article 8 de la loi du 12 avril 1941, modifiée par les lois du 22 septembre 1948 et du 22 août 1950, seront pris en compte et donneront lieu à revision des pensions déjà concédées. »

« II. — L'article 14 de la loi du 12 avril 1941, modifiée par les lois du 22 septembre 1948 et du 22 août 1950 est ainsi rédigé:

« La pension d'ancienneté dont le marin demande la liquidation avant l'âge de 55 ans est égale à 2 p. 100 du salaire annuel défini à l'article 12, par année de service sans que le nombre des annuités liquidables puisse dépasser 25, non compris les annuités supplémentaires accordées par les dispositions du paragraphe 1er de l'article 8 de la loi du 12 avril 1941 modifiée par les lois des 22 septembre 1948 et 22 août 1950;

« La pension proportionnelle est égale à 2 p. 100 du salaire annuel par année de service.

« La pension liquidée à 55 ans ou avant cet âge en cas d'invalidité reconnue dans les conditions prévues au paragraphe III

de l'article 4 ci-dessus est égale à 2 p. 100 du salaire annuel par année de service, sans que le nombre des annuités liquidables puisse dépasser 37 et demi, non comprises les annuités supplémentaires accordées par les dispositions du paragraphe 1er de l'article 8 de la loi du 12 avril 1941 modifiée par les lois des 22 septembre 1948 et 22 août 1950.

« Toutefois le nombre maximum des annuités liquidables ne pourra être supérieur à 40. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Monsieur le président, étant donné que depuis ce matin nous sommes en train de triturer ce texte pour atteindre l'objectif que nous nous sommes assigné et puisqu'aussi bien M. Courrière a déjà demandé tout à l'heure une suspension, nous pourrions utiliser celle-ci également pour cette mise au point indispensable, dans un souci de précision et surtout dans l'intérêt des marins qui demain auront à en bénéficier.

**M. le rapporteur.** Je m'associe à cette demande.

**M. le président.** L'article 5 est donc réservé.

**M. le rapporteur pour avis.** La situation est la même pour l'article 6.

Il convient donc de le réserver.

**M. le rapporteur.** La commission demande qu'il soit réservé.

**M. le président.** L'article 6 est donc également réservé.

Dans ces conditions il ne me reste plus qu'à suspendre la séance. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures vingt-cinq minutes, est reprise à dix-neuf heures dix minutes.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion de l'amendement de M. Denvers à l'article 4 qui avait été réservé.

**M. le rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Je retire cet amendement, bien entendu, puisque nous sommes ici tous d'accord pour tenter de faire quelque chose en faveur du fonds de réserve de l'établissement national des invalides de la marine. Je fais confiance à la fois au Gouvernement et à cette Assemblée comme à l'autre pour essayer de trouver les moyens nécessaires afin que, vraiment, il y ait une action sanitaire et sociale efficace en faveur de l'établissement national des invalides.

**M. le président.** Dans ces conditions, l'article 4 reste adopté dans le texte de la commission.

« Art. 5. — L'alinéa *e* de l'article 8 de la loi n° 1586 du 12 avril 1941 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes:

« *e*) Les services accomplis, entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918 et entre le 3 septembre 1939 et la date légale de cessation des hostilités, dans les formations maritimes et militaires françaises ayant combattu à terre ou dans les organisations de résistance.

« L'ensemble des dispositions ci-dessus s'applique à tous les marins du commerce et de la pêche nonobstant les dispositions de l'article 51, paragraphe 1er, quels que soient le nombre de leurs années de navigation, la date à laquelle ils ont cessé de naviguer, et les conditions dans lesquelles ils ont pu prendre leur retraite. Les pensions déjà concédées seront revisées en conséquence.

« Les dispositions des deux alinéas qui précèdent ne pourront ouvrir droit à pension pour les marins qui, avant l'accomplissement de leurs services de guerre, avaient abandonné la navigation sans être pensionnés. »

Par amendement (n° 5 *bis* rectifié), M. Denvers, au nom de la commission de la marine et des pêches, propose de rédiger comme suit cet article:

« I. — L'alinéa *e* de l'article 8 de la loi du 12 avril 1941 modifiée et remplacé par les dispositions suivantes:

« Les services accomplis entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918 et entre le 3 septembre 1939 et la date légale de cessation des hostilités dans les formations maritimes ou militaires françaises ou alliées ayant combattu à terre ou dans les organisations de Résistance.

« Nonobstant l'article 51, paragraphe 1er, l'ensemble des dispositions ci-dessus s'applique à tous les marins du commerce et de la pêche pensionnés antérieurement ou non à l'accomplissement des services susvisés.

« Les dispositions des deux alinéas qui précèdent ne pourront ouvrir droit à pension pour les marins qui, avant l'accomplissement de leurs services de guerre, auraient abandonné la navigation sans être pensionnés.

« Un délai d'option d'une durée de six mois à compter de la publication de la présente loi, est accordé aux pensionnés qui, susceptibles de bénéficier de ces dispositions, avaient pris leur pension à cinquante ans. Les conditions de cette option seront déterminées par un règlement d'administration publique.

« II. — Le paragraphe 3° de l'article 14 de la loi du 12 avril 1941, modifiée par les lois du 22 septembre 1948 et du 22 août 1950 est ainsi rédigé:

« La pension liquidée à cinquante-cinq ans ou avant cet âge en cas d'invalidité reconnue dans les conditions prévues au paragraphe III de l'article 4 ci-dessus est égale à 2 p. 100 du salaire annuel par année de service, sans que le nombre des annuités liquidables puisse dépasser 37 1/2, non comprises les annuités supplémentaires accordées par les dispositions du paragraphe 1° de l'article 8 de la loi du 12 avril 1941 modifiée par les lois des 22 septembre 1948 et 22 août 1950.

« Toutefois, le nombre maximum des annuités liquidables ne pourra être supérieur à quarante. »

**M. le secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement accepte l'amendement qui reprend, en réalité, les termes de l'article voté par l'Assemblée nationale, en apportant un peu plus de précision.

**M. le président.** Quelqu'un demande-t-il la parole ?

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Ce texte devient donc l'article 5.

Par amendement (n° 1) MM. Jaouen et Yvon proposent de compléter comme suit cet article:

« Les conclusions des travaux de la commission créée pour l'étude des modifications du régime des pensionnés de la marine seront déposées le 31 mars 1955 au plus tard. »

La parole est à M. Jaouen.

**M. Yves Jaouen.** L'expérience démontre l'utilité de fixer une date pour la parution des décrets appelés à préciser la portée des lois.

N'y a-t-il pas huit ans que nous attendons la parution de certains décrets ?

Nous avons pensé qu'il était bon de prendre une précaution quant à la durée des travaux de la commission chargée d'étudier les modifications à apporter aux pensions de la marine. Nous avons pensé aussi qu'il n'était pas inutile que le groupe d'études qui a été créé par M. le ministre à cet effet sache que le début de 1955 devra marquer la fin des échanges de vue et des navettes. Voilà pourquoi nous fixons ce délai au 31 mars prochain.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** La commission accepte l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** Monsieur le président, le Gouvernement préfère tenir ses promesses plutôt que de risquer de ne pas les tenir. Mais, pour ce faire, encore faut-il que ce soit dans un délai suffisant.

C'est la raison — raison de pure sincérité — pour laquelle, je le précise pour M. Jaouen, il est bien entendu que la commission ne va pas attendre trois mois pour se réunir; j'ai indiqué qu'elle serait constituée et réunie dans la quinzaine qui suivra la période budgétaire, car chacun comprend, pour l'avoir constaté ces derniers jours et ces dernières nuits, qu'on ne peut pas faire pendant cette période autre chose que de s'occuper du budget.

La commission va donc se réunir rapidement, mais je demande à M. Jaouen de ne pas nous rendre la tâche peut-être — je dis bien peut-être — impossible en fixant un terme autre que le terme arrêté précédemment, soit la durée d'un semestre. Ainsi nous pourrons agir avec le plus de sévérité possible, mais sans avoir le sentiment, par excès de précipitation, de risquer un jour de manquer un accord, ce qui serait désastreux pour les intéressés.

**M. le président.** Monsieur Jaouen, êtes-vous sensible aux paroles de M. le ministre ?

**M. Yves Jaouen.** Le but de notre amendement est de faciliter la tâche du ministère. Par conséquent, croyez bien que nous n'avons pas l'intention de le gêner. Aussi, à la suite des déclarations de M. le ministre, je retire mon amendement.

**M. le ministre.** Je vous remercie, monsieur le sénateur.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

« Art. 6. — Les crédits ouverts au chapitre 31-11 « Inscription maritime. — Rémunérations principales » de l'état A annexé à la présente loi sont provisoirement bloqués à concurrence de 50 p. 100 de leur montant; ils ne pourront être débloqués, par décret, qu'après modification du statut des personnels de la police de la navigation (syndics des gens de mer et gardes maritimes). »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Je voudrais rendre le Conseil attentif à la modification apportée par la commission des finances au texte de l'article 6 voté par l'Assemblée nationale et qui était ainsi rédigé:

« Les crédits ouverts au chapitre 31-11, « Inscription maritime. — Rémunérations principales », de l'état A annexé à la présente loi sont provisoirement bloqués à concurrence de 50 p. 100 de leur montant. » C'est tout.

L'Assemblée nationale ne prévoyait pas à quel moment pourrait intervenir le déblocage de ces 50 p. 100. Notre commission a examiné cette formule et obtenu de M. le ministre son acceptation du principe même du déblocage. Il était entendu que le déblocage pourrait avoir lieu par décret après modification du statut des personnels de la police de la navigation, M. le ministre s'étant engagé à réaliser cette réforme le plus rapidement possible.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le ministre.** Le Gouvernement accepte cette rédaction.

**M. le président.** Je mets aux voix le texte de l'article 6.
(*Ce texte est adopté.*)

**M. le rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Je voudrais savoir ce qu'on entend exactement par modification du statut des personnels de la police de la navigation. L'Etat entend-il ne plus faire qu'un corps de ceux qui sont chargés de la police de la navigation et en même temps de revaloriser l'indice ? Si c'est bien, comme le demandent les intéressés, une revalorisation indiciaire en faveur des syndics et des gardes maritimes, nous sommes d'accord.

**M. le président.** Par amendement (n° 9), M. Denvers, au nom de la commission de la marine et des pêches, propose de compléter l'article 6 par les dispositions suivantes:

« Le crédit inscrit au chapitre 47-31 de l'état A est bloqué à concurrence de 500 millions de son montant jusqu'au vote d'un projet de loi aménageant et modifiant le régime des pensions des marins, notamment en ce qui concerne le cas des veuves de marins redevenues veuves, le cumul des pensions sur la caisse de prévoyance, au titre d'une maladie ayant son origine dans un risque professionnel avec une pension sur la caisse des retraites, le cas des exclus du bénéfice de la loi du 1er janvier 1930 sur le droit à prime proportionnelle, les majorations pour enfants, le reclassement des catégories les plus défavorisées. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. le rapporteur pour avis.** Il s'agit pour nous de demander de bloquer sur le crédit destiné à subventionner l'établissement national des invalides de la marine une somme de l'ordre de 500 millions. C'est ce qui correspondrait à peu près à ce qu'il faudrait pour mettre en application ce que nous avons l'intention d'obtenir pour les bénéficiaires qui ont été cités tout à l'heure et pour mettre fin à un certain nombre de criantes injustices auxquelles je faisais tout à l'heure allusion. Puisque, aussi bien, M. le ministre nous a promis qu'il envisage de réunir dans les moindres délais la commission d'études de manière à présenter au Parlement un texte d'aménagement de la loi du 22 septembre 1948, je suis d'accord pour retirer cet amendement. Cette promesse, maintenant formelle, M. le ministre a le devoir de la tenir.

**M. le président.** L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

L'article 6 demeure adopté dans le texte de la commission.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Conformément à l'article 72 du règlement, il y a lieu de procéder à un scrutin public.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

| | |
|---|---|
| Nombre de votants | 312 |
| Majorité absolue | 157 |
| Pour l'adoption | 296 |
| Contre | 16 |

Le Conseil de la République a adopté.

Mesdames, messieurs, il reste à votre président à vous souhaiter un bon, réconfortant et reposant Noël, pour que vous soyez à même de reprendre vos travaux mardi prochain.

**M. le ministre.** Le Gouvernement s'associe aux vœux de bon Noël adressés à la Haute Assemblée. (*Très bien! très bien!*)

**M. le président.** La Haute Assemblée remercie le Gouvernement.

— 13 —

## REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 28 décembre, à neuf heures et demie:

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (II. — Aviation civile et commerciale) n°s 630 et 734, année 1954. — M. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances; et n° 737, année 1954, avis de la commission des moyens de communications, des transports et du tourisme. — M. René Dubois, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'agriculture pour l'exercice 1955 (n° 666 et 719, année 1954. — M. de Montalembert, rapporteur de la commission des finances; et n° 755, année 1954, avis de la commission de l'agriculture. — M. Driant, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures vingt-cinq minutes.*)

*Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,*
CH. DE LA MORANDIÈRE.

# QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 24 DECEMBRE 1954

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse, ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

## AGRICULTURE

**5635.** — 22 décembre 1954. — **M. Michel de Pontbriand** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de lui préciser, référence prise aux textes officiels, les prescriptions réglementaires qui autorisent l'adjonction aux boissons dites économiques: limonades, sodas et autres, de gaz carbonique, d'acide lactique et d'acide tartrique; si l'emploi d'autres adjuvants est autorisé et, dans l'affirmative, quelle en est la nature, les doses ou proportions admises pour chacun d'eux.

**5636.** — 22 décembre 1954. — **M. Fernand Verdeille** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que la loi du 27 septembre 1940 et la circulaire ministérielle n° 903470/9 du 13 mai 1950 ont prévu, à titre transitoire, la délivrance de cartes professionnelles; signale qu'un commerçant ayant obtenu du tribunal de commerce, des services des contributions directes et indirectes, l'autorisation d'étendre son commerce et de la préfecture la délivrance de la carte K au titre de revendeur de produits fabriqués, charcuterie, salaisons, conserves préparées par des grossistes; demande si l'intéressé peut revendre tout ce qui lui est fourni par ce grossiste en matière de viande de porc, abats, poitrine fraîche, côtes, etc., sans enfreindre la législation en vigueur; et dans la négative, s'il n'y aurait pas intérêt, pour éviter des malentendus regrettables, de préciser les droits des revendeurs titulaires de la carte K.

**5637.** — 22 décembre 1954. — **M. Fernand Verdeille** signale à **M. le ministre de l'agriculture** que la circulaire ministérielle n° 903470/9 du 13 mai 1950 supprime les cartes d'acheteur d'animaux de boucherie mais, par contre, maintient, à titre transitoire, le régime des cartes professionnelles tel qu'il résulte des dispositions de la loi du 27 septembre 1940 et du règlement d'application n° 3 du bureau national de la viande; le régime dit « transitoire » provoquant des critiques, demande à quelle date un nouveau règlement plus en rapport avec la situation commerciale et économique actuelle, sera publié.

## FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

**5638.** — 23 décembre 1954. — **M. Georges Marrane** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan:** 1° en vertu de quelle disposition législative ou réglementaire le prélèvement de 1 p. 100 sur le montant des travaux publics adjugés dans la Seine est affecté à d'autres établissements que les asiles de Vincennes et du Vésinet et quels sont ces établissements; 2° quel a été le produit de ce prélèvement pour chacune des années écoulées de 1947 à 1953; 3° quel a été, pour les mêmes années, le nombre de journées de traitement dans ces établissements pour les ouvriers du bâtiment auxquels est consacré le produit du prélèvement; 4° quel a été, pour chacune de ces années, le prix de revient du traitement des malades précités dans ces établissements et quel a été, pour les mêmes malades, le montant des sommes versées: *a*) par la sécurité sociale; *b*) par les intéressés; *c*) par l'assistance médicale gratuite; *d*) par d'autres tiers payants; 5° à quel objet a été, le cas échéant, affecté la ressource supplémentaire provenant du prélèvement de 1 p. 100; 6° si le tableau des taxes parafiscales, publié en annexe au budget de 1955, ne portant autorisation de percevoir cette taxe que pour les travaux adjugés, il n'y a pas lieu de considérer comme exonérés les travaux effectués de gré à gré ou en vertu de simples marchés sur appels d'offres; 7° s'il n'est pas envisagé de supprimer ce prélèvement intégralement supporté par les collectivités publiques du département de la Seine en raison de son incorporation dans les prix des entrepreneurs et des adjudicataires.

## INDUSTRIE ET COMMERCE

**5639.** — 22 décembre 1954. — **M. Jean-Louis Tinaud** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** quels sont, à l'usine S. N. C. F. du Hourat à Larons, suivant les heures et suivant les saisons, les prix par kWh: *a*) pour l'énergie livrée par E. D. F. à la S. N. C. F.; *b*) pour l'énergie livrée par la S. N. C. F. à E. D. F.; il demande que soit précisée la tension de fourniture; il demande comment la S. N. C. F. entend livrer aux divers usagers du Gave-d'Ossau la compensation des débits abusivement retenus pour être transformés en énergie de pointes en les valorisant à son avantage mais au détriment des usagers d'aval.

**5640.** — 22 décembre 1954. — **M. Jean-Louis Tinaud** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce:** 1° quelles sont les études qui ont été faites à ce jour pour l'installation de la télévision dans la région du Sud-Ouest et, plus particulièrement, dans le département des Basses-Pyrénées; 2° vers quelle date on peut y envisager le commencement des travaux et le début des émissions.

# REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

## AGRICULTURE

**5412.** — **M. Georges Boulanger** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** A. — De quel régime social relève le personnel travaillant dans une scierie fixe pour le compte d'un exploitant forestier dans les différents cas ci-après: 1° la scierie est uniquement ou principalement alimentée par des bois que l'exploitant fait abattre par ses propres bûcherons sur des coupes lui appartenant; de plus, ces bois sont simplement débités dans la scierie sans subir de transformation; 2° la situation est la même que ci-dessus, mais les bois subissent une transformation dans la scierie (fabrication de lames de parquet, de traverses de chemin de fer, des caisses d'emballages, etc.); 3° la scierie est uniquement ou principalement alimentée par les bois que l'exploitant fait abattre par ses propres bûcherons et qui proviennent de coupes achetées par lui; ces bois sont simplement débités dans la scierie sans subir de transformation; 4° même question que précédemment, mais les bois subissent une transformation dans la scierie. B. — Quelles sont les caractéristiques de la scierie fixe par opposition à la scierie mobile. (*Question du 16 octobre 1954.*)

*Réponse.* — Sous réserve du pouvoir souverain d'appréciation des tribunaux, les questions posées comportent les réponses suivantes: 1° une scierie alimentée uniquement ou principalement par des bois que l'exploitant fait abattre par ses propres bûcherons sur des coupes lui appartenant, dans laquelle il n'est procédé qu'à des opérations élémentaires de sciage, doit être considérée comme l'accessoire d'une exploitation agricole. Le personnel d'une telle scierie relève des organismes de la mutualité sociale agricole; 2° même si les bois subissent une transformation dans la scierie (fabrication de lames de parquets, de traverses de chemins de fer, de caisses d'emballage, etc.), la scierie doit être considérée comme agricole et l'ensemble du personnel doit relever des régimes sociaux agricoles, en application de l'article 1er modifié de la loi du 15 décembre 1922. Toutefois, et sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, les administrations du travail et de l'agriculture sont d'accord pour considérer que, quelle que soit la nature de leur travail, les salariés d'une même entreprise relèvent du régime agricole lorsqu'ils travaillent dans des établissements de caractère agricole, et du régime général lorsqu'ils travaillent dans des établissements à caractère industriel ou commercial, quelle que soit d'ailleurs la nature principale de l'ensemble de l'entreprise; 3° une scierie alimentée uniquement ou principalement par des bois que l'exploitant fait abattre par ses propres bûcherons et qui proviennent de coupes achetées par lui, ces bois étant simplement débités dans la scierie sans subir de transformation, est une exploitation agricole au même titre que la scierie visée au paragraphe 1° ci-dessus (cf. arrêt de la cour de cassation du 21 juin 1951; réponse de M. le ministre du travail et de la sécurité sociale à la question écrite n° 13537, débats parlementaires, Assemblée nationale du 6 octobre 1951); 4° même réponse qu'au paragraphe 2°, compte tenu du paragraphe 3°. En ce qui concerne la distinction des scieries fixes et des scieries mobiles, il convient de noter qu'elle n'est prise en considération par aucun texte relatif au régime agricole de protection sociale. En tout état de cause, cette distinction est une question de fait qui ne peut être appréciée que dans chaque cas d'espèce.

**5415.** — **M. Michel de Pontbriand** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que la loi n° 46-2191 du 11 octobre 1946 instituant des services médicaux du travail dans l'industrie et le commerce n'est pas, actuellement, applicable aux exploitations agricoles et assimilées définies par le décret-loi du 30 octobre 1935; que de tels services présentent néanmoins un intérêt certain et que l'on peut songer à instituer dans les professions agricoles une organisation similaire, et lui demande, dans cette dernière hypothèse, s'il ne lui apparaîtrait pas souhaitable, dans le but de supprimer le plus possible les formalités administratives et, partant, des frais de gestion inutiles, d'investir les caisses d'assurances sociales mutuelles agricoles, auxquelles se trouvent obligatoirement et déjà affiliés tous les assujettis

de la profession, de la tâche consistant dans la gestion des services médicaux sociaux; signale qu'une telle disposition éviterait la procédure d'une inscription nouvelle et que les dépenses pourraient être couvertes, le cas échéant, par une élévation corrélative de la cotisation patronale, observation étant faite que toutes les œuvres sociales doivent, logiquement, s'instituer en agriculture selon les principes mutualistes et que les organismes pour ce faire existent déjà et qu'ils sont pourvus d'un département de contrôle auquel collabore le corps médical. (*Question du 4 novembre 1954.*)

*Réponse.* — L'institution de services médicaux du travail pour le personnel des exploitations agricoles proprement dites exigerait la mise à la disposition constante des employeurs d'un réseau serré de médecins, afin de répondre sans retard à leurs demandes d'examen et d'éviter les pertes de temps et les frais consécutifs au déplacement des travailleurs. Une telle organisation serait sans rapport avec celle des services médicaux des caisses mutuelles d'assurances sociales agricoles, assurés par un très petit nombre de médecins-conseils qui effectuent leurs examens en vue du meilleur rendement médical et de la meilleure économie dans des conditions de temps et de lieu dont ils restent maîtres.

---

**5494. — M. Philippe d'Argenlieu** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° quelles mesures sont envisagées pour mettre à la disposition des cultivateurs, en vue de la prochaine campagne agricole, un contingent de carburant détaxé plus en rapport avec les besoins réels que celui distribué en 1954; 2° s'il n'estime pas qu'il serait plus pratique et plus économique de réaliser un carburant agricole spécial susceptible d'être utilisé dans de bonnes conditions et dont la délivrance pourrait s'opérer avec le minimum de formalités. (*Question du 16 novembre 1954.*)

*Réponse.* — 1° Dans le cadre du système actuel de la détaxe des carburants destinés à l'agriculture, l'importance des attributions est directement subordonnée au volume du crédit budgétaire. Pour l'année 1955, il a été proposé, compte tenu de l'expérience des années précédentes et de l'augmentation des parcs de matériels de traction, d'engins motorisés et de moteurs, l'inscription d'un crédit permettant des attributions de tickets équivalentes à celles qui furent faites en 1953. De plus, afin de réduire, autant que faire se peut, la période de soudure, toutes les dispositions sont prises sur le plan administratif pour que la première répartition de tickets soit effectuée dès que le crédit sera mis à la disposition de la direction générale du génie rural et de l'hydraulique agricole; 2° la création d'un carburant différencié et coloré qui serait utilisé par les seuls agriculteurs, sans autre limitation que celle de leurs besoins, est à l'étude depuis plusieurs années. La mise en œuvre de ce procédé s'est heurté et se heurte encore à des difficultés pratiques de réalisation qui l'ont fait écarter jusqu'ici. L'examen de ce problème se poursuit cependant entre les administrations intéressées.

---

**5495. — M. le ministre de l'agriculture** fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 16 novembre 1954 par **M. André Maroselli.**

---

## FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

**5519. — Mme Marie-Hélène Cardot** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan,** quand seront données les instructions fixant les modalités d'application de l'article 24 de la loi du 31 décembre 1953 concernant les orphelins de guerre, ce retard cause en effet un grave préjudice aux foyers des veuves de guerre. (*Question du 18 novembre 1954.*)

*Réponse.* — Les dispositions de l'article 24 de la loi n° 53-1310 du 31 décembre 1953 relatives aux pensions allouées aux orphelins des victimes de guerre au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, dont l'application a été prévue à compter du 1er mai 1954 par l'article 2 du décret n° 54-416 du 16 avril 1954 (*Journal officiel* du 22 avril 1954, page 3900), ont nécessité l'intervention de deux décrets d'application. En premier lieu le décret n° 54-801 a fixé les indices de pension sur la base desquels doivent être calculées en application des dispositions combinées de l'article 24 et de l'article 22, 3°, de la loi n° 53-1310 du 31 décembre 1953, les pensions des orphelins de père et de mère; ce décret n'est intervenu que le 5 août 1954 et a été publié au *Journal officiel* du 10 août 1954, page 7732; rectificatif au *Journal officiel* du 13 novembre 1954, page 10687. D'autre part, le décret n° 54-1127 qui a fixé le mode de calcul des pensions et d'accessoires de pensions alloués aux bénéficiaires du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, à compter des 1er mai et 1er juillet 1954 n'est intervenu que le 12 novembre 1954 et a été publié au *Journal officiel* du 16 novembre 1954, page 10774. L'élaboration de la circulaire générale d'application des dispositions de la loi n° 53-1310 du 31 décembre 1953 susceptibles d'être mises en vigueur au cours de l'année 1954 en application du décret n° 54-416 du 16 avril 1954, était subordonnée notamment à la publication des décrets n° 54-801 du 5 août 1954 et n° 54-1127 du 12 novembre 1954 visés ci-dessus. Compte tenu du temps nécessaire à l'élaboration et la publication de cette circulaire et des barèmes qui doivent y être annexés, toutes dispositions utiles ont été prises pour que les comptables chargés du payement des pensions soient en mesure d'appliquer les nouveaux montants résultant des textes visés ci-dessus à la première échéance des pensions survenant à compter du 1er janvier 1955.

---

## FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

**5423. — M. Gaston Charlet** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** s'il est exact que des instructions impératives aient été données depuis quelque temps par un service du ministère des finances aux services financiers départementaux, enlevant aux directeurs de ces administrations toute possibilité d'appréciation pour transiger sur les amendes encourues par les redevables même de bonne foi, et leur imposant un pourcentage minimum d'amende (25 p. 100 des droits payés en retard) au-dessous duquel il leur serait interdit de descendre; dans l'affirmative, en vertu de quels textes légaux de telles instructions auraient été données et quelle serait leur valeur dans ce qu'elles peuvent ajouter aux pénalités prévues et fixées par le code général des impôts. (*Question du 3 novembre 1954.*)

*Réponse.* — Les renseignements selon lesquels toute possibilité d'appréciation pour transiger sur les amendes encourues aurait été enlevée aux directeurs départementaux des régies financières ne sont pas exacts. Les directeurs départementaux sont invités plus fréquemment qu'autrefois à justifier leurs décisions par les éléments d'appréciation qu'ils retiennent. Ainsi est assurée, par l'exercice du contrôle hiérarchique, l'application homogène sur tout le territoire de l'action de répression de la fraude fiscale.

---

**5427. — M. Jean Doussot** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'une personne, propriétaire d'un immeuble sis dans une ville d'eau, ne l'habite pas, mais le loue en meublé pendant deux mois d'été; et demande si cette personne est passible de la contribution mobilière et de la contribution des patentes ou si elle ne doit que l'une des deux pendant les périodes de location. (*Question du 3 novembre 1954.*)

*Réponse.* — Le propriétaire d'un immeuble qui le loue entièrement en meublé pendant les mois d'été est redevable de la contribution des patentes, mais il n'est pas passible de la contribution mobilière dès l'instant qu'il n'habite pas cet immeuble en dehors des périodes au cours desquelles il est loué en meublé.

---

**5497. — M. Maurice Pic** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** les avantages qui seront réservés à un fonctionnaire du Trésor victime en 1945 d'un accident de service ayant entraîné l'amputation complète du bras gauche; qu'à cette époque l'accident a été constaté, dans les conditions réglementaires, par un acte de notoriété et la certification de témoins; que les fonctionnaires ont été admis au régime de sécurité sociale en 1947 seulement et l'intéressé n'a bénéficié, jusqu'à ce jour, d'aucune indemnisation pour son incapacité permanente; et lui demande au regard de la loi du 20 septembre 1948 sur les pensions civiles et militaires et des textes subséquents quelles seront: 1° lors de la liquidation normale de la retraite de l'agent qui a continué à exercer ses fonctions, la majoration de celle-ci au titre de l'invalidité pour réparation du préjudice causé; 2° les bases de liquidation de pensions du fonctionnaire qui totalise 34 ans de service, dans le cas où sa blessure le mettrait dans l'obligation de solliciter son admission à la retraite avant la limite d'âge de sa catégorie (services sédentaires). (*Question du 16 novembre 1954.*)

*Réponse.* — 1° Le fonctionnaire qui, victime d'un accident de service, ne s'est pas trouvé, du fait de l'infirmité résultant de cet accident, dans l'impossibilité de continuer ses fonctions, ne peut prétendre, au titre de son invalidité, à aucune indemnisation ou majoration de pension lors de son admission à la retraite; 2° au cas où l'aggravation ultérieure de l'infirmité serait de nature à mettre le fonctionnaire dans l'impossibilité définitive et absolue d'exercer ses fonctions, celui-ci pourrait, en sus de la pension d'ancienneté à laquelle il peut prétendre s'il compte 34 ans de services, bénéficier de la rente viagère prévue par l'article 39 du code des pensions civiles et militaires de retraites et calculée à raison d'une fraction du traitement brut afférent à l'indice 100 au pourcentage d'invalidité.

---

## INDUSTRIE ET COMMERCE

**5498. — M. le ministre de l'industrie et du commerce** fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 16 novembre 1954 par **M. Jacques Gadoin.**

---

**5500. — M. le ministre de l'industrie et du commerce** fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 16 novembre 1954 par **M. Jacques Gadoin.**

---

## INTERIEUR

**5527. — M. Jacques de Menditte** demande à **M. le ministre de l'intérieur** quelles sont les raisons qui empêchent l'intégration dans le décompte d'une pension d'ancienneté des services accomplis au delà de la limite d'âge de la fonction d'officier de police, c'est-à-dire

cinquante-cinq ans; la prolongation d'activité et lesdits services ayant été accordés en exécution de l'arrêté préfectoral du 31 octobre 1949 visant les combattants volontaires de la guerre 1914-1918 (*Question du 18 novembre 1954.*)

*Réponse.* — La législation des pensions, que ce soit la loi du 20 septembre 1948 portant régime des pensions civiles et militaires, article 2 (§ III) ou le décret du 5 octobre 1949, article 2 (§ II) portant règlement de la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales, a posé le principe général que les services accomplis postérieurement à la limite d'âge ne peuvent être pris en compte dans une pension. L'arrêté préfectoral n° 49-4165 du 31 octobre 1949, d'ailleurs abrogé par l'arrêté n° 53-4722 du 28 décembre 1953, a bien prévu un maintien en fonctions pour les anciens combattants de la guerre 1914-1918, mais ce maintien, dont le point de départ est l'âge d'ouverture du droit à pension, constitue une « prolongation d'activité » et non un « recul de limite d'âge ». Les services supplémentaires ainsi effectués ne peuvent donc entrer en compte dans le calcul de la pension que s'ils ont été accomplis dans la période comprise entre l'âge d'ouverture du droit à pension et la limite d'âge. Or, pour l'agent en cause, officier de police classé en catégorie active, ces deux âges coïncident et sont tous deux fixés à cinquante-cinq ans. S'il a bénéficié d'une prolongation d'activité au delà de cinquante-cinq ans, lesdits services accomplis au delà de la limite d'âge ne peuvent donc être comptés comme annuités supplémentaires pour sa retraite.

---

4556. — **M. Charles Naveau** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si un instituteur, secrétaire de mairie dans une petite commune, peut prétendre au complément de rémunération au titre du minimum garanti (arrêté du 30 septembre 1951) au titre de ce dernier emploi (indice de traitement inférieur à 169). (*Question du 29 octobre 1953.*)

*Réponse.* — A la suite d'un échange de vues entre les départements de l'intérieur et des finances, il a été décidé que le complément de rémunération au titre du minimum garanti ne peut être accordé au titre de son second emploi à un instituteur secrétaire de mairie qui, par définition, ne peut prétendre a cet avantage du fait de son emploi principal. Il serait anormal que pour son second emploi, un agent appartenant à cette catégorie bénéficie d'une indemnité instituée dans le seul dessein d'éviter que les agents des collectivités publiques soient rémunérés sur la base d'un traitement inférieur au salaire minimum garanti interprofessionnel applicable dans l'industrie et le commerce.

---

5560. — **M. Roger Lachèvre** demande à **M. le ministre de l'intérieur**: 1° s'il estime équitable qu'une employée, agent de bureau du cadre complémentaire des préfectures, comptant actuellement quinze ans de services, qui a subi avec succès l'examen professionnel de sténodactylographe institué en vue de l'application de la loi du 3 avril 1950, et qui, en raison de ses mérites, a été proposée et nommée commis titulaire, bénéficie d'un traitement nettement moins élevé que si elle avait été nommée sténodactylographe titulaire; 2° si cette employée peut opter pour le grade de sténodactylographe, et, dans cette hypothèse, être reclassée dans les mêmes conditions que l'ont été ses collègues sténodactylographes, et bénéficier du rappel de traitement depuis le 1er janvier 1951. (*Question du 30 novembre 1954.*)

*Réponse.* — Les dispositions de la loi du 3 avril 1950 et le décret du 29 septembre 1950, pris pour son application, prévoient que les employés auxiliaires, les agents des cadres complémentaires et les employés de bureau sur contrat, intégrés dans le cadre « C » (commis et sténodactylographes), seront reclassés dans leur nouvel emploi à l'échelon de début de l'échelle de traitements en vigueur à la date de leur nomination. Ces mêmes dispositions précisent toutefois que les intéressés pourront bénéficier, le cas échéant, à cette même date, pour leur avancement: 1° des services militaires obligatoires et assimilés donnant lieu à rappel, ainsi que des majorations d'ancienneté prévues en faveur des déportés et internés de la Résistance; 2° des services civils au-dessus de 10 ans, valables ou validables pour la retraite, accomplis dans les administrations, offices, services et établissements permanents de l'Etat. Les textes précités prévoient en outre que les bénéficiaires d'une mesure d'intégration au titre de la réforme de l'auxiliariat pourront, lorsque la rémunération afférente à leur nouvel emploi sera inférieure à celle qui leur était attribuée dans leur précédent emploi, bénéficier d'une indemnité différentielle dans les conditions prévues par les décrets des 4 août 1947 et 12 septembre 1946. Ces dispositions étaient applicables à tous les agents en fonctions dans les administrations centrales des ministères et aux personnels des services extérieurs en dépendant. En ce qui concerne les fonctionnaires de préfecture, il leur a donc été fait application des textes généraux intervenus en la matière. Toutefois, dans le cadre des règles fixées par ces textes, eu égard à certaines situations particulières, ces dispositions ont été appliquées avec le maximum de bienveillance. Cependant, certaines anomalies ayant été constatées dans la situation qui a été faite à certains agents, et notamment aux sténodactylographes nommées commis, mes services ont examiné dans quelles conditions il était possible d'apporter des aménagements aux modalités de reclassement qui ont été retenues. En raison des incidences budgétaires assez importantes en résultant mes services ont pris contact à cet effet avec ceux du ministère des finances en vue de mettre au point les aménagements qui s'avèrent possibles, compte tenu des dispositions précitées de la loi du 3 avril 1950 et du décret du 29 septembre 1950.

---

## JUSTICE

5561. — **M. Jean Reynouard** demande à **M. le ministre de la justice** s'il est exact que, par décret du 31 mars 1951, il a été accordé aux seuls greffiers et secrétaires du parquet de la cour d'appel de Paris une indemnité de fonction annuelle de 35.000 francs; et dans l'affirmative, quelles sont les raisons qui ont permis d'exclure les greffiers et secrétaires de parquet des cours d'appel de province qui, par ailleurs, ont vu leur situation amoindrie par le statut en vigueur actuellement. (*Question du 30 novembre 1954.*)

*Réponse.* — Il est exact que le décret du 31 mars 1951 a alloué aux greffiers de la cour d'appel de Paris une indemnité de fonctions d'un montant annuel de 35.000 francs. Cette indemnité a eu pour objet de compenser les sujétions réelles de service entraînées par la participation de ces agents au fonctionnement de la plus importante des juridictions d'appel. D'autre part l'intervention en septembre 1952 des nouveaux statuts des greffiers et secrétaires de parquet a eu pour effet de substituer aux multiples déplacements et changements de cadre qui leur étaient imposés pour améliorer leur situation matérielle, une carrière commune qui permet désormais aux intéressés d'atteindre sur place, par le jeu des classes personnelles, l'indice maximum porté, par ailleurs, de 270 et 315 à 360. Cette réforme a entraîné une augmentation des crédits inscrits au budget du ministère de la justice pour la rémunération de ces personnels de l'ordre de 53 millions. Par ailleurs dans le projet de budget soumis actuellement à l'examen du Parlement figurent les crédits nécessaires à l'institution d'un cadre de débouchés, qui permettra par la création d'emplois de chefs et chefs adjoints de greffe et de secrétariat de parquet d'améliorer la fin de carrière du corps. Cette mesure aura en outre indirectement un effet favorable sur les conditions d'avancement des greffiers et secrétaire de parquet. Compte tenu de la charge budgétaire qu'entraînent ces diverses mesures ainsi que des impératifs financiers, il n'a pas paru possible, jusqu'à présent, d'allouer à l'ensemble des greffiers et secrétaires de parquet des cours et tribunaux, une indemnité de fonctions.

---

# ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

**séance du vendredi 24 décembre 1954.**

### SCRUTIN (N° 90)

*Sur l'ensemble du projet de loi relatif au budget de la marine marchande.*

| | |
|---|---|
| Nombre des votants | 309 |
| Majorité absolue | 155 |
| Pour l'adoption | 293 |
| Contre | 16 |

Le Conseil de la République a adopté.

**Ont voté pour :**

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Assailit.
Robert Aubé.
Auberger.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Benhabyles Cherif.
Benmiloud Khelladi.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Pierre Bertaux (Soudan).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre Brossolette.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Bruyas.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Jacques Debu-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.

Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand. (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Durieux.
Enjalbert.
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Florisson.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franck Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Galuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Glauque.
Gilbert-Jules.
Gondjout.
Hassan Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
Raffjona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Laurent-Thouverey.
Le Bot.
Lebreton.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaitre.
Léonetti.
Le Sassier-Boisaunié.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Michelet.
Milh.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Charles Morel.
Mostefai El-Hadi.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Novat.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard. (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sciafer.
Séné.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

**Ont voté contre :**

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Duloit.
Franceschi.
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Georges Marrane.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ramette.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Armengaud, Coulibaly Ouezzin et Haïdara Mahamane.

**Absents par congé :**

MM.
Aubert.
Paul Chevallier (Savoie).
René Laniel.
Le Basser.
Riviérez.

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Ernest Pezet, qui présidait la séance.

---

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 312
Majorité absolue..... 157

Pour l'adoption..... 296
Contre ..... 16

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.